W numerze: RENDEZ-VOUS Z LOTEM • SOS NA PACYFIKU • KOMPLEKS 34 • L-29 CZECHOSŁOWACKI SAMOLOT ODRZUTOWY • TAJEMNICA MROCZNEJ PLANETY

NA ZDJĘCIU: JADWIGA KRAWCZYK W ROLI STEWARDESSY W NOWYM POLSKIM FILMIE „JAK BYĆ KOCHANĄ".
Foto: CWF

SKRZYDLATA POLSKA

NR 5 (604) • 3. II. 1963 • ROK XIX/XXXIII • CENA 2 zł



Z tygodnia na tydzień

Z kraju

W KALISZU, przy tamtejszej Komendzie Hufca, istnieje Harcerski Klub Rakietowy, którego członkowie zbudowali w ub. r. 6 rakiet typu Meteo 62; osiągnęły one wysokość 1 500 m.

★

ZESTAWY kompletów do budowy modeli latających, produkowane przez zakłady podległe Aeroklubowi PRL, zrobiły w ub. r. karierę zagraniczną. 110 tys. tych kompletów za 17 tys. dolarów wyeksportowano w zeszłym roku do Czechosłowacji, Finlandii i Kuby. W tym roku wyeksportuje się 200 tys. zestawów do wyżej wymienionych krajów, a także do USA i Holandii.

★

SREBRNE Odznaki Honorowych Krwiodawców wręczono 25 członkom Klubu Honorowych Krwiodawców w Instytucie Lotnictwa w Warszawie. Klub ten należy do przodujących w kraju i skupia ponad 200 członków, którzy w ub. r. oddali swą krew sześciokrotnie.

★

PROTEKTORAT nad uroczystościami 30-lecia Szkoły Szybowcowej im. Cz. Tańskiego w Fordonie (mija 14 lutego br.) objął przewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy Aleksander Schmidt. Główne uroczystości jubileuszowe szkoły fordońskiej odbędą się na wiosnę br., z okazji otwarcia szkoły.

★

8 **NAJLEPSZYCH** stołecznych przedsiębiorstw otrzymało w przeddzień rocznicy wyzwolenia Warszawy honorowe odznaki zespołowe „Za Zasługi dla Warszawy". Wśród nich jest Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego na Okęciu. Gratulujemy załodze WSK.

★

W GRUDZIĄDZU czynna była w styczniu br. w państwowym muzeum wystawa objazdowa pt. „Pierwszy człowiek w Kosmosie".

★

MRÓZ i śnieżyce, jakie panowały w kraju w ciągu stycznia utrudniły w niektóre dni poważnie komunikację lotniczą na liniach krajowych i zagranicznych. Lotniska były oblodzone i kilka z nich parokrotnie nie przyjmowało samolotów. Również loty na trasach krajowych były parokrotnie wstrzymywane.

★

DO BIUR informacyjnych zagranicznych towarzystw lotniczych w 80 krajach rozesłano obszerny materiał informacyjny dotyczący tegorocznych XXXII Międzynarodowych Targów Poznańskich. Zagraniczne biura podróży z krajów Europy i Azji przygotowują bowiem wycieczki drogą lotniczą na Targi do Poznania.

★

W SZKOLE Szybowcowej w Jeżowie koło Jeleniej Góry odbył się w okresie ferii zimowych kurs dla nauczycieli wiejskich — instruktorów modelarstwa lotniczego, zorganizowany staraniem Zarządu Wojewódzkiego Związku Młodzieży Wiejskiej w Zielonej Górze i Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. Kurs ukończyło 21 nauczycieli, którzy poprowadzą zajęcia w swoich szkołach na wsi.

★

W KLUBIE Czytelników „Skrzydlatej Polski" odbyło się 18 stycznia br. spotkanie czytelników i współpracowników naszego pisma z udziałem przedstawicieli APRL, DLC MK i PLL LOT z zespołem naszej redakcji oraz przedstawicielami redakcji książek lotniczych Wydawnictw Komunikacji i Łączności. W czasie narady, na której obecny był dyrektor i redaktor naczelny WKiŁ mgr inż. Józef Bąk, wypowiadano się na temat naszego czasopisma i książek lotniczych WKiŁ. Spotkanie upłynęło w miłej atmosferze. Obszerniej o tym spotkaniu napiszemy w następnym numerze.

★

OKOŁO 13 tysięcy listów i przesyłek lotniczych zdo.ano ocalić na lotnisku Okęcie, po tragicznej katastrofie samolotu „Viscount-804". Zabezpieczyli je następnie pracownicy Urzędu Pocztowego Warszawa 3 i przesłali adresatom. Wszystkie te przesyłki otrzymały na odwrocie kopert zastępczych specjalne nalepki z wypisaną na maszynie treścią: „Załączony list uległ uszkodzeniu w katastrofie samolotu „Viscount 804" w dniu 19 grudnia 1962 r." Nalepki opatrzono datownikiem poczty Warszawa 3 z datą 28 lub 29 grudnia 1962 r. Jeden z takich listów (od inż. Rudlickiego z USA) dotarł w ten sposób do naszej redakcji.

★

UKAZAŁ się nowy, ósmy z kolei numer LOT-Magazynu. Spełniać on ma rolę akwizycyjną na rok bieżący, zawiera więc przede wszystkim informacje na temat nowego sprzętu i zamierzeń PLL LOT na rok 1963, a także o planie turystycznym „Orbisu". Przynosi on także wiadomości o projekcie nowego dworca lotniczego w Warszawie, o pierwszej klasie na samolotach LOT-u, szkoleniu stewardess, biurze LOT-u w Kopenhadze oraz sylwetkę kapitana Wiesława Wiszniewskiego.

STANISŁAW KLUK ZWYCIĘŻYŁ W VIII CAŁOROCZNYCH ZAWODACH SZYBOWCOWYCH „SP"

W VIII Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" 1962 r. o memoriał Ryszarda Bitnera triumf odniósł młody szybownik ze Stalowej Woli, ubiegłoroczny zwycięzca okręgowych zawodów w Kielcach — STANISŁAW KLUK, który wyprzedził Zenona Skolskiego z Jeleniej Góry i Andrzeja Kmiotka z Warszawy. Ogółem zostało sklasyfikowanych 136 zawodników. Pełne wyniki podamy w najbliższej „Skrzydlatej".

A oto wyniki uzyskane przez czołówkę: Stanisław Kluk wykonał przelot docelowo-powrotny długości 213 km oraz uzyskał prędkości przelotowe: na trójkącie 100 km — 84,1 km/h, 200 km — 74,8 km/h oraz 300 km — 62,9 km/h. Zenon Skolski wykonał przelot docelowy długości 639 km oraz docelowo-powrotny 322 km, a na trójkątach prędkości: 100 km — 75,1 km/h oraz 200 km — 77,3 km/h. Andrzej Kmiotek ma na koncie przelot otwarty 679 km oraz prędkości na trójkątach: 100 km — 78,0 km/h i 200 km — 78,3 km/h. (pj)

UWAGA MATURZYŚCI!

KANDYDACI DO OFICERSKICH SZKÓŁ LOTNICZYCH!

MINISTERSTWO Obrony Narodowej ogłasza ochotniczy werbunek kandydatów do następujących zawodowych szkół oficerskich:

- **Oficerska Szkoła Artylerii Przeciwlotniczej w Koszalinie;**
- **Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego w Dęblinie;**
- **Oficerska Szkoła Lotnicza im. Żwirki i Wigury w Radomiu;**
- **Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych im. W. Wróblewskiego w Oleśnicy;**
- **Oficerska Szkoła Radiotechniczna w Jeleniej Górze.**

O przyjęcie do zawodowych szkół oficerskich mogą ubiegać się kandydaci spośród młodzieży cywilnej i wojskowej, którzy odpowiadają następującym warunkom:

— **obywatelstwo polskie;**
— **stan wolny;**
— **nie przekroczony 24 rok życia, a kandydaci ubiegający się o przyjęcie do oficerskich szkół lotniczych (za wyjątkiem Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych im. W. Wróblewskiego) 23 rok życia;**
— **zdolność fizyczna i psychiczna do służby wojskowej (kategoria „A");**
— **wykształcenie w zakresie szkoły ogólnokształcącej, albo innej szkoły uprawniającej do studiów w szkołach wyższych;**
— **odpowiednie kwalifikacje polityczno-moralne.**

Dodatkowym warunkiem przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego i Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Żwirki i Wigury kandydatów spoza wojska jest posiadanie:

— **zdolności fizycznej i psychicznej do służby w lotnictwie, stwierdzonej przez komisję Lotniczo-Lekarską;**
— **przeszkolenia lotniczego na Obozach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia, podstawowego przeszkolenia szybowcowego oraz ukończenie z wynikiem pomyślnym przeszkolenia na obozach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia, organizowanych przez Aeroklub PRL w okresie od 1 lipca do 30 października br.**

Kandydaci do szkół lotniczych otrzymują skierowania na obozy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego po zdaniu egzaminu konkursowego. Całkowite koszty utrzymania (wyżywienia, umundurowania oraz przejazdu) w czasie trwania obozu pokrywa Aeroklub PRL.

Kandydaci z wojska winni posiadać ukończone podstawowe przeszkolenie lotniczo-szybowcowe w zakresie II klasy oraz samolotowe w granicach 25—30 godzin nalotu.

KANDYDACI SPOZA WOJSKA — składają podania-ankiety o przyjęcie do oficerskich szkół zawodowych do komendanta obranej przez siebie oficerskiej szkoły zawodowej za pośrednictwem Wojskowego Komendanta Rejonowego.

Do podania-ankiety wraz z życiorysem należy załączyć:

1) **wyciąg aktu urodzenia;**
2) **świadectwo ukończenia średniej szkoły ogólnokształcącej lub innej szkoły uprawniającej do studiów w szkołach wyższych;**
3) **poświadczenia obywatelstwa polskiego w przypadku, gdy kandydat nie posiada dowodu osobistego lub zaświadczenia tożsamości;**
4) **opinię organizacji społecznej lub politycznej (ewentualnie zakładu pracy lub zakładu naukowego).**

O przyjęciu do szkoły decyduje pomyślne złożenie egzaminu, obejmującego w zależności od kierunku nauki — próbę sprawności fizycznej, matematykę, fizykę i chemię. Absolwenci szkół średnich z 1963 r., którzy uzyskali na egzaminie maturalnym z wymienionych przedmiotów ocenę bardzo dobrą i dobrą — są zwolnieni z egzaminu konkursowego z tych przedmiotów. Bliższych informacji o werbunku do oficerskich szkół zawodowych udzielają komendanci WKR, WKW oraz komendanci oficerskich szkół zawodowych.

Termin składania podań do wszystkich szkół, z wyjątkiem szkół lotniczych, upływa z dniem 25 lipca 1963 r. **(Podania do Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego i Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Żwirki i Wigury można składać tylko do dnia 15 maja 1963 r.).**



Andrzej Kiryluk z Gdańska zwycięzcą V Całorocznych Zawodów Spadochronowych

W zakończonych w ubiegłym roku V Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" zwycięzcą został skoczek Aeroklubu Gdańskiego Andrzej KIRYLUK, który uzyskał łącznie za cztery rozegrane konkurencje 1 459,39 pkt. Drugie miejsce zajął Zenon BRONGIEL z Krakowa (1 413,75 pkt), a trzecie Roman ŁODZIŃSKI, również z Krakowa (1 403,30 pkt).

Ogółem rozegrano 49 konkurencji, w których uczestniczyło 25 skoczków spadochronowych z 8 aeroklubów regionalnych. Omówienie ubiegłorocznych zawodów podamy w jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika. (m)

Dyrekcja PLL LOT w gościnie u „Skrzydlatej"

RENDEZ-VOUS Z LOTEM

OKAZJA to zgoła rzadka w długiej historii wzajemnych kontaktów między redakcją „Skrzydlatej Polski" i Polskimi liniami Lotniczymi LOT: „Skrzydlata" gości u siebie dyrekcję LOT-u. Na zaproszenie bowiem redaktora naczelnego „Skrzydlatej" w dniu 12 stycznia br. przybył z wizytą do redakcji dyrektor naczelny PLL LOT Jan Krzywicki oraz z-ca dyrektora do spraw handlowo-przewozowych mgr Kazimierz Nowicki i kierownik Działu Reklamy i Wydawnictw LOT-u Janusz Kobiela.

Od dawna już mieliśmy chęć na takie spotkanie, mówiąc otwarcie, przeszkodą był jednak chroniczny brak czasu dręczący kierownictwo LOT-u, spowodowany nawałem bieżącej pracy dla stale rozwijającego się przedsiębiorstwa. Nie od rzeczy tu będzie wtrącić, że spotkanie przy czarnej kawie dyrekcji LOT-u i „Skrzydlatej" śmiało można określić mianem symbolu dla dobrych, przyjacielskich stosunków łączących od kilku już lat „nas" i „ich". Warte to jest choćby dlatego podkreślenia bo... nie zawsze temperatura tych stosunków była dawniej na przyzwoitym poziomie, nie zawsze współpraca układała się poprawnie, a dla zrozumienia postulatów „Skrzydlatej" (w dziedzinie informowania społeczeństwa o pracy LOT-u, oczywiście) poprzednie dyrekcje jakoś nie mogły znaleźć ani krzty serca.

A więc — „nowa fala"? Tak, i to już od dwóch lat. Okazuje się, że fala taka może szturmować nie tylko wielką dyplomację świata, ale nawet tak skromniutki wycinek życia: stosunki między LOT-em i lotniczą redakcją. Signum temporis, znamienny znak czasu.

Cóż interesowało obu naszych miłych gości? Oczywiście problematyka pracy redakcji. A dalej? Możliwości szerszego niż obecnie informowania czytelników o działalności LOT-u i jednocześnie — sprawa częstszego niż dotąd i dokładniejszego stawiania na forum publicznym mnóstwa życiowych dla LOT-u problemów, że choćby wymienić perypetie związane z instalowaniem nowych biur informacyjnych za granicą, trudności z uzyskaniem taboru samochodowego czy urządzeń do ogrzewania samolotów.

Wiele jest spraw ważnych dla LOT-u, które należy traktować odważniej, które trzeba wciąż tłumaczyć na nowo, tak długo i cierpliwie, aż o słuszności pewnych zjawisk przekonają się wszyscy: i masy społeczeństwa, i czynniki nadrzędne.

O co chodzi?

Nie tylko o sprzęt, nowe samoloty, mikrobusy „Nysa", wyposażenie techniczne lotniska. Nie tylko o nowe dworce lotnicze, szkolenie kadry latającej i naziemnej, płace personelu i skuteczność propagandy latania naszymi liniami.

Chodzi również o rzeczy tak ważne, jak — opłacalność lotnictwa komunikacyjnego. Bo lotnictwo to, wbrew lansowanym u nas teoriom, **jest** w gruncie rzeczy rentowne i mogłoby być rentowne coraz bardziej. Jeśli się spojrzy na opłacalność naszych linii, tak krajowych jak i zagranicznych, również od strony stopnia ich **społecznego** zaangażowania w gospodarce kraju, to chyba tylko zupełny ignorant lub antagonista stwierdzi, że nie przynoszą one dochodu.

To właśnie, a również i dużo innych spraw, trzeba by mocniej stawiać. Tu więc łamy „Skrzydlatej" mogą służyć pomocą LOT-owi: w akcji uświadamiania, szerzenia prawdy, likwidowania pokutujących fałszywych teorii, mobilizowania serca i sympatii dla naszego zasłużonego towarzystwa. Serca i sympatii zresztą nie brak w Polsce dla LOT-u, ale uczucia te mają to do siebie, że lubią aby je wciąż intensyfikować.

Postanowiliśmy zatem je umacniać.

W pewnym miejscu rozmowy, bardzo swobodnej i nieskrępowanej, doszliśmy wraz z gośćmi do wniosku, że temat naszego lotnictwa komunikacyjnego prawie wcale nie gości w pracowniach polskich pisarzy, poetów, omijają go jakoś scenarzyści filmowi, obcy jest dramaturgom.

O ślepi! Jakże niesłusznie! Czy pamiętacie długie ogonki przed kioskami, gdy „Express" drukował znakomite opowiadanie z życia kanadyjskiego lotnictwa komunikacyjnego? Pasjonowała się tym cała Warszawa. Przerobiono to za granicą na film. Radio (polskie) zmontowało słuchowisko. To na prawdę było coś dobrego.

Aa... dlaczego nie ma czegoś takiego, tak mocnego, pięknego, o naszym LOCIE? Czy akcję utworu mówiącego o lotnictwie zawsze musimy (wzorem autorów kiczowatych „Kobr") umiejscawiać za granicą? Czy „Sprawa pilota Maresza" ma jeszcze przez dwie następne pięciolatki pozostać jedynym filmem polskim o tematyce lotnictwa komunikacyjnego?

Chciałoby się krzyknąć: Ludzie! Czy wy nie widzicie?! (LOT-u). Czy wy nie wiecie, że (LOT) to temat, który jest popularny w społeczeństwie, który **daje forsę** i państwu... i wam? Chciałoby się ten okrzyk skierować pod wieloma adresami w naszym pięknym kraju. Krzyczymy więc — chyba ktoś usłyszy.

★

Jedno niedługie spotkanie, a ile tematów. Ile spraw ważnych i tych trochę mniej ważnych można omówić lub choćby tylko poruszyć.

Żegnaliśmy dyrekcję LOT-u z żalem. Bo rozmawiało się bardzo po przyjacielsku, bardzo rzeczowo i szczerze. Sądzimy, że i goście też byli zadowoleni.

I chociaż już trochę dni minęło od 1 stycznia, to pozwolimy sobie jednak i dziś skierować pod adresem naszych linii lotniczych serdeczne życzenia na cały rok i lata następne:

Wszystkiego najlepszego, LOT! Najlucszije pożełania! Les meilleurs voeux! Best wishes!

J. ZARĘBSKI



Szeroka problematyka działalności LOT-u była tematem ożywionej rozmowy gości z PLL LOT z członkami zespołu redakcyjnego. Pierwszy z lewej — dyrektor naczelny PLL LOT J. Krzywicki, obok (odwrócony tyłem) — dyr. K. Nowicki.

Łamy „Skrzydlatej" służą pomocą LOT-owi w mobilizowaniu serc i sympatii społeczeństwa dla naszego zasłużonego towarzystwa lotniczego — oświadczył redaktor naczelny „Skrzydlatej". Pierwszy z prawej — z-ca dyrektora LOT-u do spraw handlowo-przewozowych mgr Kazimierz Nowicki, pierwszy z lewej — kierownik działu reklamy i wydawnictw LOT-u Janusz Kobiela. Foto: Z. Jóźwiak (2)



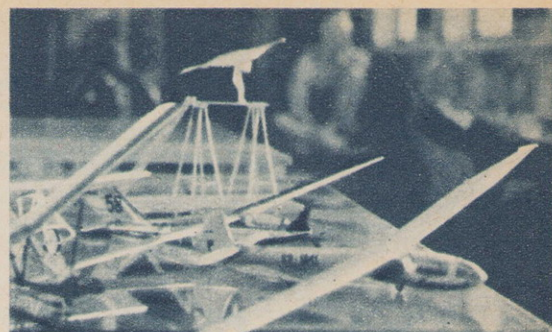
WĘDRÓWKI HISTORYCZNE (5)

SPORT *w* MUZEUM

PAWEŁ ELSZTEIN



Jeden z najpiękniejszych eksponatów, model szybowca „Foka”, dzieło R. Czwartosza.



Ogólny widok modeli zgromadzonych na zaimprowizowanym stoisku. Na pierwszym planie „Zefir-I”.

DŁUGO zastanawiałem się, jak właściwie zatytułować temat kolejnej wędrówki po warszawskich muzeach. Trudność polegała na tym, że w Muzeum Sportu, dokąd ostatnio trafiłem, znajdują się eksponaty związane wyłącznie z szybownictwem. Należałoby zatem w tytule wymienić tylko tę dyscyplinę sportu lotniczego. Ale sportowcami przywykliśmy nazywać na co dzień również pilotów balonowych, samolotowych, śmigłowcowych, skoczków spadochronowych, nawet modelarzy — a nie tylko szybowników. Jak więc wybrnąć z sytuacji, by z jednej strony nie narazić się tym, którzy uznali za sport wyłącznie szybownictwo, a z drugiej wszystkim innym uznającym w ogóle „latanie sportowe” za sport? Wątpię, czy potrafię rozwiązać to zagadnienie. Wolę je pozostawić otwartym, podkreślając jedynie, że na przykład kierowca ślizgacza wodnego jest takim samym sportowcem jak i żeglarz jachtu bezsilnikowego. Rację ma na pewno ten, który powie, że szybownicy nasi mają największe osiągnięć począwszy od zarania dziejów. Rację będą mieli i ci, którzy spytają w jaki sposób do Muzeum Sportu, które gromadzi eksponaty z 34 dyscyplin sportu, dorzucić jeszcze parę i to dość specjalnych?!

Wyjaśnić jednak trzeba gwoli sprawiedliwości, że w Muzeum Sportu nie znajdziecie ani cienia sportów motorowych. Nie tylko zatem piloci samolotowi mogą czuć się „pokrzywdzeni”.

Rozmyślając w wolnych chwilach o zaszeregowaniu poszczególnych dziedzin lotnictwa do sportu, wyobrażałem sobie co bym zrobił, gdybym musiał pokazać w jakimś muzeum na przykład osiągnięcia spadochroniarzy. Zdjęcia mistrzów? Oczywiście, ale fotografie jak i tabele i wykresy są, okazuje się, formą przestarzałą. Dziś ważna i modna jest ekspozycja przestrzenna. Modele spadochronów? Chyba raczej oryginały, ale na płachtę spadochronu trzeba miejsca bez liku. A może hełm, okulary lub buty mistrzyni X lub Y? Trudność, jak widać, z krótkiego i myślowego tylka zadania, nie byle jaka. Najłatwiej byłoby z modelarzami, których eksponaty mieszczą się, jak na razie, w granicach możliwych do wykorzystania.

Muzeum Sportu GKKF mieściło się w Warszawie przy ul. Rozbrat 26 w Domu Stołecznego Komitetu Kultury Fizycznej. (Piszę w czasie przeszłym, ponieważ wkrótce zostanie przeniesione do nowego pomieszczenia, na stadion „Skry” przy ulicy Wawelskiej, i obecnie jest nieczynne dla zwiedzających).

Muzeum powstało w 1949 roku, a w 1955 otwarte zostało dla publiczności. Gromadzi wszystko co tylko dotyczy sportu od czasów najdawniejszych aż po współczesność. W 1952 roku rozpoczęto zbieranie eksponatów z dziedziny szybownictwa, ściśle według scenariusza opracowanego przez wybitnego naszego pedagoga, profesora Włodzimierza Humena. Scenariusz zakładał pokazanie w sposób syntetyczny rozwoju szybownictwa jako sportu, z podkreśleniem roli jaką w świecie odegrało szybownictwo polskie. Przewidziano umieszczenie wśród zbiorów oryginalnych dyplomów, odznak, pucharów oraz modeli najsławniejszych szybowców. Na przeszkodzie stuprocentowemu zrealizowaniu wymagań programowego scenariusza stanął jednak brak miejsca. Lokal bowiem przy ulicy Rozbrat z trudem mieścił liczne (i nieraz pokaźnych rozmiarów, np. bobsleje), eksponaty na 350 m² powierzchni użytkowej.

Plany idą jednak w przyszłość, a do niej należy nowy, prawie dziewięciokrotnie większy lokal w zabudowaniach wschodnich stadionu „Skry”. Tam dopiero szybownictwo otrzyma stały przydział miejsca i piękną oprawę graficzną, którą opracowują najlepsi nasi artyści plastycy. Tam dopiero planuje się organizowanie „ruchomych” wystaw na wybrane zagadnienie. Być może jedną z nich będą inne dyscypliny sportu lotniczego.

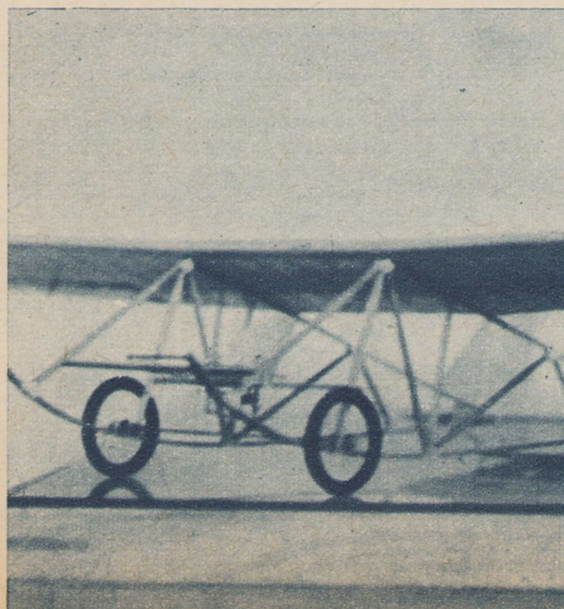
Eksponatami Muzeum są modele-makiety szybowców, począwszy od „Lotni” Tańskiego, poprzez AKAR-a Karpińskiego z I Zawodów Szybowcowych w Polsce (w Białce), aż do najnowszych: „Zefira” i „Foki”. Nie wszystkie, niestety, modele wykonane są z należną pieczołowitością. Należą do nich modele z pierwszych lat gromadzenia zbiorów. Obecnie powołana Komisja Ocen z Aeroklubu PRL nie przepuści najmniejszych niedokładności opracowania. Toteż modele lat ostatnich są doskonałe. Szczególne uznanie muszę wyrazić wykonawcy „Foki” — Ryszardowi Czwartoszowi. Model został zrobiony bardzo dokładnie i wprost artystycznie wykończony (np. trudne wyposażenie kabiny i lakierowanie).

Większość modeli jest opracowana w skali 1:25. I tu cała historia. Kierownictwo Muzeum jest zdania, że modele są stanowczo za małe, że zginą z pola widzenia w towarzystwie np. oryginalnego roweru czy skiff'u. Uwaga słuszna, ideałem byłaby jednakowa skala, np. 1:10, chociaż i małe modele odpowiednio eksponowane mogą stać się czytelne, szczególnie gdy występują gromadnie. Osobiście głosowałbym jednak za większymi modelami. Przykładem ich atrakcyjności mogą być choćby warszawskie wystawy zagranicznych towarzystw lotniczych, które (towarzystwa) prześcigają się ostatnio w eksponowaniu coraz większych modeli swoich samolotów. I te makiety robią naprawdę wrażenie, nawet na laikach. Małym modelem nacieszy się tylko znawca, ale przecież muzeum nie odwiedzają wyłącznie smakosze miniatur. Uwagi tego rodzaju adresować warto do wszystkich wystawców, nie są one bynajmniej typowe dla Muzeum Sportu.

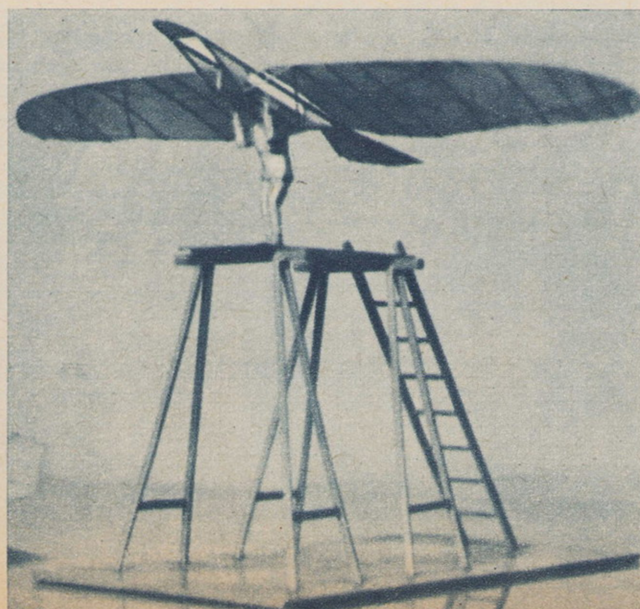
Dyrektorem Muzeum Sportu jest mgr Maria BRZEZICKA, absolwentka dawnego CIWF. To dzięki jej uprzejmości uzyskałem nieco informacji o lotniczym kąciku w muzeum. Z równą pieczołowitością troszczy się pani dyrektor o wszystkie dyscypliny sportu tu reprezentowane. Gdy z ciekawości pytam o lotnicze zainteresowania, odpowiada szczerze, że nigdy nie miała okazji zetknąć się bliżej z podniebnym sportem. W pracy swej korzysta z pomocy licznych fachowców, gdyż trudno jest znać się na wszystkim, szczególnie gdy sporty „utechniczniają” się coraz bardziej, gdy potrzebna jest wiedza trenera, historyka, technika, dydaktyka i wielu innych specjalistów wychowania fizycznego. Mgr Brzezicka ceni wielce tę współpracę, bez której — przyznaje — trudno byłoby prowadzić pracę naukową, a taką jest właśnie muzealnictwo.

Opis eksponatów, ich rozlokowanie i odczytanie założeń scenariusza dla kącika szybownictwa pozostawić trzeba na później, gdy będzie można zwiedzić dokładnie nową siedzibę Muzeum Sportu. Swoją drogą przyjemnie jest stwierdzić, że zbiory dotyczące naszych lotniczych tradycji gdzieś są kompletowane i przechowywane, mimo iż nie mają jeszcze swojego centralnego miejsca pobytu. Marzeniem przecież wszystkich fanatyków lotnictwa jest posiadanie własnego muzeum, ale — czy niejeden hangar klubowy nie spełnia w pewnym procencie tych marzeń?

Szybowiec AKAR — Karpińskiego, który brał udział w I Zawodach Szybowcowych w Polsce.



Plastyczny model szybowca-balansjera Czesława Tańskiego wraz z pomostem startowym. Model wykonał Paweł Lutczyn.



Mgr Zbigniew Szteyn, jeden z pracowników naukowych Muzeum Sportu, pod którego opieką znajdują się eksponaty lotnicze. Zdjęcia autora (5)





Wyżej: W drodze na wyspę, ale to wydarzenie miało miejsce już po wodowaniu. Po prawej: W kabinie wodnosamolotu — piloci Willy i Jack oraz stewardessa Teresa.



SOS NA PACYFIKU



ZAWSZE z satysfakcją odnotowujemy każdy nowy film o tematyce lotniczej, który możemy obejrzeć na ekranach naszych kin. Aczkolwiek w ostatnim okresie nie mieliśmy ich za wiele, to jednak są nadzieje, że tych filmów będziemy oglądać w niedalekiej przyszłości nieco więcej.

Spośród polskich obrazów ujrzymy „Czerwone berety" — film tematycznie związany z wojskami powietrzno-desantowymi. Oczywiście będzie to film jutra. Innymi filmami jutra — czyli najbliższych miesięcy — będą „Spadochroniarze" oraz „Lot grupowy". Wszystkie trzy filmy są obrazami produkcji polskiej.

Natomiast film dnia dzisiejszego, który możemy już obejrzeć, jest to

Z lewej: Egzotyka dalekich, zagubionych na oceanie wysp i na ich tle rozbitkowie — to również ciekawe partie filmu.

CIĄG DALSZY NA STR. 6



DALSZY CIĄG ZE STR. 5

pełnometrażowy, fabularny dramat sensacyjny produkcji angielskiej z 1959 roku, pod wiele mówiącym tytułem „SOS na Pacyfiku". Co prawda od początku do końca nie oglądamy obrazu wyłącznie o tematyce lotniczej, to jednak wiele ujęć lotniczych jest naprawdę dobrych.

Siedząc wygodnie w fotelu przed srebrnym ekranem i obserwując z małego portu nad Pacyfikiem start niewielkiego wodnosamolotu komunikacyjnego, nawet nie przypuszczamy, że unosi on na swym pokładzie przyszłych ośmiu rozbitków.

Nad Pacyfikiem różnie bywa z pogodą. Z trudnymi warunkami atmosferycznymi zapoznaje nas wkrótce reżyser. Lot w burzy jest trudny i uciążliwy. Właśnie podczas szalejącej burzy nad Pacyfikiem ginie drugi pilot Willy (Cec Linder).

Wkrótce też następuje dramatyczne wodowanie wodnosamolotu w pobliżu niewielkiej skalistej wysepki. W ten sposób właściciel wodnosamolotu i zarazem pierwszy pilot Jack Bennet nie osiąga zamierzonego celu podróży. Jedynie dzięki stewardessie Teresie (Pier Angeli), która panuje nad sytuacją wśród pasażerów, a szczególnie ma na oku pierwszego pilota Jacka, nie dochodzi do większych nieporozumień. Zresztą, co tu mówić, Jack kocha Teresę i gotów dla niej wiele uczynić.

Wodowanie maszyny obfituje również w dreszczyk emocji. Jednak po szczęśliwym ocaleniu jesteśmy świadkami jak losy ośmiu ludzi — jeszcze tak niedawno wygodnie lecących w charakterze pasażerów, a obecnie rozbitków znajdujących się na tajemniczej i bezludnej wyspie — zostały w niezwykły sposób splątane i zestawione obok siebie. To zestawienie jest nie mniej interesujące jak cała fabuła filmu.

Spróbujmy je wymienić: stara panna Shaw (Jean Anderson), notoryczny pijak Jack będący pilotem wodnosamolotu (John Gregson — znany z filmu „Scott na Antarktydzie" — należy do najpopularniejszych amantów brytyjskiej kinematografii), wyjęty spod prawa przemytnik Mark Reisener (Eddie Constantine — aktor międzynarodowy występujący w filmach amerykańskich i francuskich; w Polsce widzieliśmy go w „Folies Bergere"



Pobyt na tajemniczej, bezludnej wyspie stał się dla poszczególnych osób-rozbitków próbą charakteru.

Popularność Constantine'a za granicą jest ogromna, głównie dzięki licznym filmom sensacyjno-kryminalnym) i jego prześladowcy. Dalej — młody niemiecki naukowiec dr Strauss (Gunner Möller), wspomniana już stewardessa Teresa (Pier Angeli — znana jaki Mirella z filmu „Jutro będzie za późno", w którym to debiutowała) oraz dziewczyna lekkich obyczajów. Ten zaskakujący zestaw małej społeczności, postawionej nagle w obliczu problemów decydujących o ich dalszej egzystencji, wzbudza niewątpliwie zainteresowanie u widza. Co będzie z nimi dalej na wyspie? Oto pytanie dla Guy Greena, który wykazał dobre opanowanie warsztatu reżyserskiego i sprawność w konstruowaniu dramatycznych, pełnych napięcia sytuacji.

Jak już wspomniano, wśród rozbitków znalazł się przemytnik Mark Reisener. Jego obecność powoduje wzrost napięcia. Tym bardziej, że jest konwojowany przez agenta policji Petersena (Clifford Evans) mającego u swego boku małego sprzedawczyka Whitey, a drżącego przed zemstą Reisenera.

W niedługim czasie okazuje się, że wymarła wysepka ma niebawem stać się obiektem próbnej eksplozji nuklearnej. Sprzedawczyk Whitey ucieka ostatnią łódką na sąsiednią wyspę, gdzie znajduje się mechanizm przekaźnikowy ładunku atomowego powodujący wybuch. Ma go jednak na oku przemytnik Mark Reisener, który podąża za nim wpław. Znajduje się on wkrótce w niebezpieczeństwie. Przed nadpływającym żarłaczem ratuje go bohaterskie poświęcenie pierwszego pilota Jacka Benneta.

Niebawem dowiadujemy się, iż Mark Reisener dociera na wyspę i po morderczej walce z Whitey'em, w czasie której rośnie do zenitu zainteresowanie widza, przecina przewód, uniemożliwiając tym samym wywołanie wybuchu atomowego.

Na wyspę przybywają obserwatorzy eksplozji. Gdy agent policji dostrzega zbliżenie Marka i Teresy, między którymi zrodziło się uczucie, spokojnie rzuca kajdanki do morza.

W ten sposób nieunikniona zagłada stała się próbą charakteru poszczególnych rozbitków, z której tylko niektórzy wyszli zwycięsko.

Na koniec wypada dodać, że reżyser Guy Green był kiedyś operatorem i z tego okresu jest między innymi autorem zdjęć do filmu „Jeden z naszych samolotów zaginął", jak również to, że zdjęcia plenerowe „SOS na Pacyfiku" kręcone były na wyspach Kanaryjskich.

„SOS na Pacyfiku" warto obejrzeć już choćby z tego względu, iż jest to dramat sensacyjny, utrzymujący widza przez niecałe dwie godziny w napięciu. (m)

„JAK BYĆ KOCHANĄ"
czyli podniebne rozważania

CZY to prawda, że w czasie powietrznej podróży nachodzą wspomnienia, jest czas na rozpatrzenie, jak wypadł naziemny egzamin życiowy? Sugestywną odpowiedź na to pytanie daje ostatnio wybitny film polski reżyserii Wojciecha Hasa „Jak być kochaną".

Kilka słów o tym ciekawym z wielu względów obrazie. Scenariusz filmu oparty został na noweli Kazimierza Brandysa, zamieszczonej w zbiorze opowiadań pt. „Romantyczność". Kanwą opowieści są wspomnienia znanej aktorki, która na zaproszenie swych radiowych wyznawców leci do Paryża. Okazuje się właśnie, że przy tym czasowym oderwaniu od ziemi na pokładzie samolotu — stają przed oczami aktorki zdarzenia z czasu wojny, fakty będące treścią jej tragicznych przeżyć. Powietrzną pasażerką jest tu Barbara Krafftówna, której gra jest dla nas co najmniej przekonywająca, jeśli nie znakomita. Razem z nią jesteśmy w kabinie Il-18, to znów w tamtych okupacyjnych latach, które kosztowały tak wiele i nie pozostały bez śladu na wchodzącym wtedy w życie obecnym pokoleniu 30-latków.

Współpasażerem w podróży polskiej vedetty jest Polak zamieszkały w Ameryce, wracający z odwiedzin w kraju. Dodajmy — gra go bez zarzutu Wieńczysław Gliński. I ten, jak okazuje się pod koniec filmu, także był mocno zamyślony. Własne rodzinne przeżycia (samobójstwo syna) absorbowały go w czasie lotu. Z rozmowy pomiędzy nim a naszą aktorką dowiadujemy się dodatkowo, że w czasie wojny był lotnikiem polskich sił powietrznych na zachodzie.

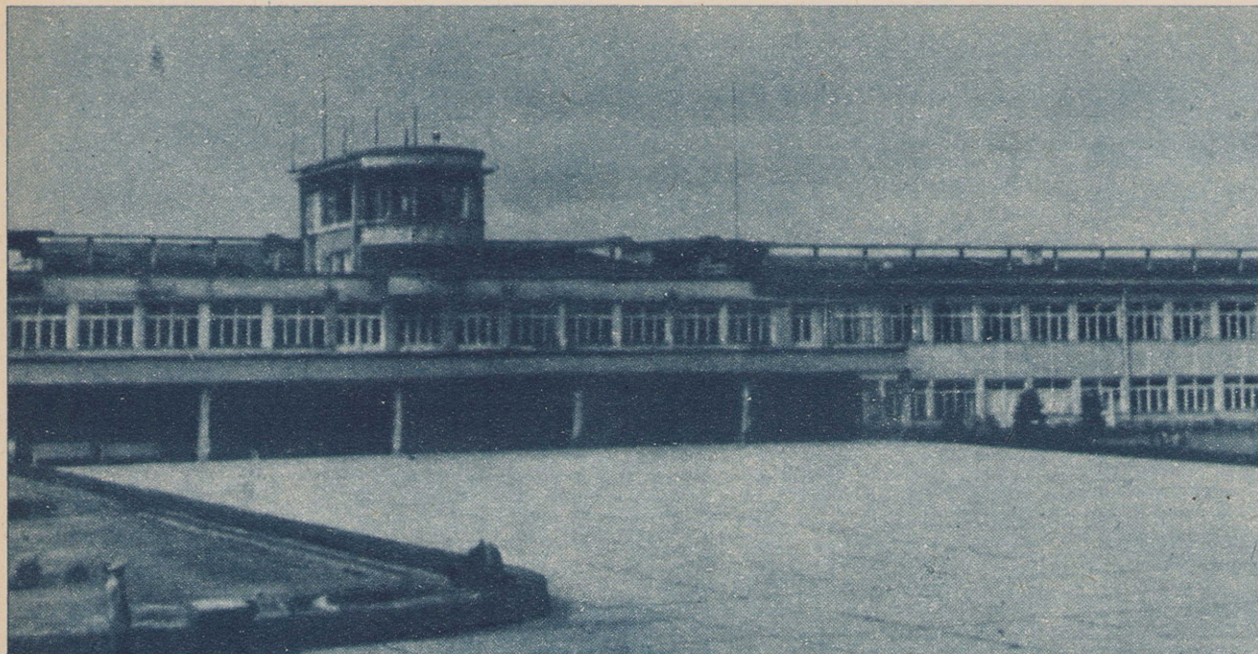
A oto dwie dalsze wybitne kreacje w tym filmowym dziele, tak doskonałym i wyrównanym aktorsko. Jedna to Zbigniew Cybulski, w roli konspiratora i „zamachowca" z czasów hitlerowskiej okupacji, z którym dramatycznie powiązały się losy podróżującej aktorki, a druga to Wiesław Golas jako SS-man. Przy tym, kto wie, czy ta ostatnia rola nie jest najbardziej udaną ze wszystkich dotychczasowych prób pokazania prawdziwej postaci niemieckiego żołdaka w polskiej kinematografii.

„Jak być kochaną", mimo pozornych pokus, nie stanowi jeszcze jednego dodatku do ogranej i stereotypowej już w powojennym filmie — tematyki okupacyjnej. To film psychologiczny, retrospektywny, który z czasów wojny bierze tylko tyle, ile mu jest przydatne do wykazania prawdy życiowej zawartej w prozie K. Brandysa.

Ze względu na spięcie całej akcji filmowej powietrzną podróżą interesujące jest jak reżyser zrealizował lotnicze akcesoria i o ile mu się to udało? Powiedzmy od razu, żeby nie trzymać w niecierpliwości — Wojciech Has doskonale sobie z tymi trudnościami poradził. Atmosfera lotu oddana jest wiernie i sugestywnie. Podróż niemal autentyczna. Gdy Felicja wraca do rzeczywistości ze swych częstych rozmyślań, reżyser nie zapomina nawet o lekkim kołysaniu kabiny, czy o cumulusach migających za oknami. Także stewardessa (Jadwiga Krawczyk) prezentuje się zgrabnie i sympatycznie, a więc tak jak trzeba. Osobne, niemałe uznanie należy się operatorowi, który swą kamerą utrwalił na ekranie i to w sposób niebanalny — start i lądowanie masywnej sylwetki Il-a, oznaczające kolejno początek i koniec filmowej opowieści. Odkryjmy przyłbicę — kamerę prowadził Stefan Matyjaszkiewicz.

„Jak być kochaną" to prawdziwe i pełne osiągnięcie. Wszystko wskazuje na to, że film współautorów Brandys-Has zaliczony zostanie do serii najlepszych powojennych filmów polskich. Obok „Kanału", „Popiołu i diamentu" Wajdy czy „Matki Joanny od aniołów" Kawalerowicza jest pierwszym naszym filmem dużej rangi, który tak wiele wspólnego ma z tematyką lotniczą — co też cieszy zupełnie nadprogramowo.

BOGDAN BRÓZDA



Zabudowania dworcowe w porcie lotniczym w Sofii.

BUŁGARSKIE „TABSO“

Korespondencja własna z Bułgarii

NA otoczonym górami lotnisku w Sofii lądują samoloty wielu towarzystw. Szczególnie w sezonie letnim panuje bez przerwy ruch. W pomieszczeniach dworcowych różnojęzyczny tłum. Turyści ze wszystkich chyba państw europejskich czekają na połączenie do Warny, Burgas, Plowdiw. Ogromne IŁ-18 Deutsche Lufthansa i CSA przywożą komplety pasażerów. Pierwsze zachwyty wzbudza ośnieżony szczyt pobliskiej Witoszy. Wieczorami widoczne są światła bijące z pensjonatów rozrzuconych w górach, otaczających Sofię.

Samolot jest w Bułgarii popularnym środkiem transportu. Bułgarskie „TABSO“ zostało utworzone zaledwie przed 16 laty, ale może pochwalić się poważnym rozwojem. Utworzona w 1947 r. pierwsza linia Sofia — Burgas długości 370 km zapoczątkowała dalszy rozwój. Obecna sieć linii krajowych obejmuje ponad 1 400 km (w Polsce LOT — 1 800 km), a zagranicznych — ponad 4 300 km. Nie jest to dużo, ale o dynamiźmie TABSO świadczą przewozy. Jedynie w 1961 r. przewieziono 220 tys. pasażerów, czyli więcej aniżeli w Polsce. W samolotach TABSO codziennym widokiem jest pasażer — chłop i robotnik. Z tobołkami i koszykami lecą na różnych trasach wewnętrznych, zachowując się jakgdyby komunikacja lotnicza była dla nich chlebem codziennym. Powiedzmy otwarcie, że takich pasażerów nie spotyka się jeszcze w Polsce.

Przyjemne wrażenie sprawia dworzec lotniczy w Sofii. Obszerne holle i poczekalnie, liczne kioski ze sprzedażą pamiątek, restauracje i bufety oraz wygodne pomieszczenia dla odprawy celnej i paszportowej, pozwalają na sprawną obsługę pasażerów.

Komunikacja lotnicza łączy Sofię z Burgas, Plowdiw, Warną, Ruse, a na liniach zagranicznych z Budapesztem, Bukaresztem, Berlinem, Kopenhagą, Wiedniem, Warszawą, Pragą, Belgradem, Frankfurtem nad Menem. Szczególnie duży ruch panuje na liniach do Burgas i Warny. Warna posiada bezpośrednie połączenie do Frankfurtu i Wiednia.

Ze zdobyciem biletów w kierunku na Morze Czarne jest w sezonie letnim bardzo trudno i wszystkie samoloty odlatują z kompletem pasażerów. Bułgarzy radzą sobie jednak ze zwiększoną frekwencją. Co kilka dni na trasie np. Sofia — Warna odlatuje dodatkowo turbośmigłowy IŁ-18 Tabso, który rozładowuje tłok. Warto tu dodać, że na okres letni wprowadza się sezonową obniżkę taryfy o 20 proc. Tak np. bilet z Sofii do Warny kosztuje 9 lewa, zamiast 11,20 lewa.

Odbiciem rozwijającego się ruchu turystycznego jest lotnisko w Warnie. Każdego dnia ląduje tutaj kilkanaście samolotów od Li-2, poprzez IŁ-14 do IŁ-18. Deutsche Lufthansa i CSA połączyły Berlin i Pragę z Warną „mostem powietrznym“. Co jakiś czas lądują tutaj Lotowskie IŁ-18 z turystami „Orbisu“. Mało tego jednak w porównaniu z CSA i DL. W sezonie letnim towarzystwa te posiadają w Warnie własnych przedstawicieli, brak tylko placówki LOT. Zarówno w Sofii, jak i w Burgas i Warnie widać szeroką reklamę linii czechosłowackich, niemieckich, austriackich, holenderskich i brytyjskich. W oknach wystawowych Tabso, biur podróży, w kawiarniach i restauracjach widnieją proporczyki, plakaty i wywieszki, reklamujące usługi tych towarzystw.

★

Na przykładzie Bułgarii widać wyraźnie jaką rolę odgrywa lotnictwo w rozwoju turystyki. Niewątpliwie atutem przyciągającym turystów jest nie tylko położenie i klimat kraju, lecz także łatwość szybkiego osiągnięcia ośrodków wypoczynkowych nad Morzem Czarnym. Stąd bardzo wielu turystów wybiera samolot. O różnicy pomiędzy koleją, a samolotem świadczy np. droga z Sofii do Warny: koleją 15 godzin, samolotem Li-2 zaledwie 1 godz. 40 minut. Dodatkową atrakcją są wspaniałe widoki gór, nad którymi prowadzi trasa do Warny.

16 lat działalności to niewielki okres dla towarzystwa lotniczego. Dotychczasowe wyniki przewozowe, stawiające Bułgarię w światowej czołówce (w stosunku do ludności), świadczą o stałym rozwoju i dobrych perspektywach na przyszłość.

Warto na zakończenie dodać, że nasz LOT ściśle współpracuje z Tabso w ramach sześcio-poolu. Nasze samoloty latają do Sofii i w lotach wynajętych do Warny i Burgas, a samoloty Tabso lądują w Warszawie. Na okres letni LOT utworzył w Sofii sezonowe przedstawicielstwo.

EDMUND ORKISZEWSKI

Dworzec lotniczy w Warnie.

Foto: R. Witkowski



Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

POD REDAKCJĄ IKARUSA

21

STANISŁAW DZIAŁOWSKI (1900—1942)

URODZIŁ się 11 kwietnia 1900 r. w Mielcu. Ukończył 6 kl. szkoły powszechnej i 2 klasy szkoły średniej. W latach 1914 — 1915 był na praktyce ślusarskiej w Wiedniu, której nie dokończył. 3 marca 1916 r. wstąpił do lotnictwa w armii austro-węgierskiej w Wiedniu, skąd został odkomenderowany do szkoły budowy samolotów na Węgrzech (Szeged), gdzie przebywał aż do zakończenia 1 wojny światowej.

Po powrocie do kraju, wstąpił w listopadzie 1918 roku do wojska polskiego i w stopniu kaprala objął stanowisko szefa montowni płatowców w parku



Stanisław Działowski

szkoły pilotów, z którą w 1919 r. przeniesiony został do Bydgoszczy. Na tym stanowisku pracował aż do 1926 r. 1 kwietnia tegoż roku wstąpił do szkoły pilotów jako uczeń-pilot, po czym (1.X.1926 r.) przydzielony zostaje jako pilot do ITBL w Warszawie, pełniąc równocześnie funkcję pilota w eskadrze treningowej głównego portu. W maju 1927 r. przechodzi na własną prośbę do 2 pułku lotniczego do Krakowa, gdzie pracuje w charakterze pilota i konstruktora parku lotniczego. W 1928 r. wraz z bratem Mieczysławem zakłada na terenie parku firmę lotniczą „Bracia Działowscy" z myślą o produkcji samolotów dla wojska.

W 1936 r. zwolniony został z wojska i przeniesiony na emeryturę w stopniu starszego sierżanta pilota. Pracował potem jako pracownik cywilny w 2 pułku lotniczym. W 1938 r., wraz ze swym bratem, rozpoczął pracę w PZL-W-wa, Mokotów (WP-1) jako mistrz montażu głównego. W 1939 r. przeniesiony zostaje do pracy w WP-2 w Mielcu, skąd tuż przed samą wojną przenosi się do SHL w Kielcach.

W dwudziestoleciu należał do niezwykle uzdolnionych konstruktorów samolotów; zdany jedynie na własne siły, pracując po amatorsku, dał krajowi wraz ze swoim bratem Mieczysławem 5 udanych prototypów samolotów sportowych, szybowiec i oryginalny samochód-samolot (nie dokończony z braku funduszów) tzw Aeromobil.

W międzyczasie, w 1925 r. buduje szybowiec „Bydgoszczanka", który startował w II Ogólnokrajowym Konkursie Szybowców w Gdyni na Oksywiu, gdzie za bardzo oryginalną konstrukcję został wyróżniony dyplomem. Kolejne konstrukcje samolotowe braci Działowskich to: DKD-1 (w 1926 r. bracia odbyli na nim pierwszy polski przelot międzymiastowy z Bydgoszczy do Warszawy w czasie 2h 45 min); DKD-2; DKD-3 (brał udział w 1927 r. w I Krajowym Konkursie Awionetek, zdobywając 4 miejsce i 3 miejsce na II KKA w 1928 r.); dwa DKD-4 (z silnikiem Anzani 45 KM i z silnikiem Siemens-Halske 55 KM, maszyna z tym pierwszym silnikiem zajęła 1 miejsce w II Krajowym Konkursie Awionetek w 1928 r., z drugim 5 miejsce; obaj konstruktorzy — uczestnicy konkursu, również jako piloci otrzymali za 1 i 3 miejsce ich maszyn nagrodę 13 tys. zł); DKD-5 (z silnikiem Cirrus-Hermes 80 KM, budowana na Challenge w 1932 r., rozbiła się w czasie przymusowego lądowania, a pilot S. Działowski doznał ciężkich obrażeń); DKD-6, DKD-7, DKD-8 (2 ostatnie 3-miejscowe turystyczne — nie zrealizowane całkowicie) i Aeromobil (taksówka powietrzna — 2 wersje, niewykończony).

Przed wybuchem wojny zaniechał samodzielnych prac konstruktorskich, zniechęcony stałymi trudnościami finansowymi i słabym stanem zdrowia po katastrofie.

We wrześniu 1939 r. powołany został do wojska i następnie znalazł się w Rumunii (wraz z synem Stanisławem), skąd przedostał się do Francji, a potem do Anglii. Latał jako pilot myśliwski w jednym z dywizjonów. Zestrzelony nad Niemcami (koło Hamburga), ciężko ranny dostał się do niewoli. W drodze wymiany jeńców wrócił potem do Anglii, gdzie po 11 miesięcznym leczeniu, mimo usilnych starań lekarzy, zmarł 19.III.1942 r. w szpitalu wojskowym w Szkocji.

Jako pilot wylatał na 20 typach samolotów ok. 800 h; wykonał także 12 skoków spadochronowych. Posiadał następujące odznaki i odznaczenia: Brązowy Krzyż Zasługi, Medal X-lecia, Polową Odznakę Pilota, Złotą Honorową Odznakę LOPP-u i odznakę spadochronową.

(j. r. k.)

MIECZYSŁAW DZIAŁOWSKI

URODZIŁ się 16 sierpnia 1904 r. w Mielcu. Ukończył 5 klas szkoły powszechnej i 2 klasy szkoły średniej. W 1918 r. wstąpił ochotniczo do wojska polskiego. Zwolniony potem, pracował jako uczen w warsztatach parku lotniczego szkoły pilotów w Krakowie, pod okiem swego brata Stanisława, któremu odtąd niepodzielnie towarzyszył w pracach konstrukcyjnych i budowie samolotów. Po przeniesieniu szkoły do Bydgoszczy pracuje tam aż do chwili powołania go do wojska, jako brygadzista montowni płatowców.

W latach 1926—1928 odbywał służbę wojskowa w 4 pułku lotniczym w Toruniu, gdzie też ukończył kurs pilotażu.

Od chwili zwolnienia pracuje w Krakowie, wspólnie z bratem, przy budowie samolotów sportowych: szybowca „Bydgoszczanka", DKD-1 DKD-2, DKD-3, DKD-4, DKD-5, DKD-6, DKD-7, DKD-8 i samolotu-taksówki Aeromobilu. W 1927 r. odbywa z bratem, w charakterze obserwatora, pierwszy polski przelot międzymiastowy z Bydgoszczy do Warszawy w czasie 2 h 45 min. W II Krajowym Konkursie Awionetek (1928 r.) bierze udział na samolocie DKD-4 (wraz z por. Kowalczykiem), zajmując 5 miejsce. W tymże samym roku zakłada z bratem w Krakowie (na terenie parku lotniczego) firmę Bracia Działowscy" z myślą o produkcji samolotów dla wojska. Z Krakowa przenosi się wraz z bratem (1938 r.) do Warszawy do PZL Mokotów (WP-1), gdzie jest brygadzistą w dziale przyrządów pokładowych. W 1939 r. przeniesiony zostaje służbowo do WP-2 w Mielcu.

We wrześniu 1939 r., jako szef polowego montażu, ewakuowany zostaje wraz z całym personelem PZL do Rumunii. Nie chcąc być internowany, powrócił potem do kraju — do Mielca, gdzie założył warsztat mechaniczny (prowadzi go do dziś) i gdzie przetrwał okupację. Po wyzwoleniu stał sie współorganizatorem Aeroklubu Mieleckiego (1946 r.) i latał w nim do 1948 r. W latach 1949—1956, negatywnie zweryfikowany, nie udzielał się w pracy lotnictwa sportowego. Powrócił do niego w 1957 r. pracując w zarządzie AM.



Mieczysław Działowski

Obecnie mieszka nadal w Mielcu. Jest członkiem honorowym Aeroklubu Mieleckiego i Aeroklubu Krakowskiego. Jako pilot wylatał na 12 typach samolotów ok. 400 godzin. Posiada nastepujące medale i odznaki: Medal X-lecia (z okresu dwudziestolecia), Złotą Odznake Honorową LOPP oraz odznaki członka honorowego aeroklubów: Mieleckiego i Krakowskiego.

(j. r. k.)

Szybownictwo

✱ **W Argentynie** na mistrzostwach świata NRF reprezentują trzej piloci: Heinz Huth (Hamburg), Rolf Spänig (Speyer) i Rolf Kuntz (Braunschweig). Zapasowym jest Rudolf Lindner. Zawodnicy NRF w drugiej połowie listopada ub. r. „wlatywali" się w szybowce, które będą pilotować w Argentynie. Heinz Huth będzie latał w Junin na Ka-6, Rolf Spänig — na „Zugvogel III" ze zmodyfikowanym kadłubem, Rolf Kuntz — na SB-7, Rudolf Lindner — na BS-1. Kierownikiem ekipy jest Ernst Günther Haase.

✱

✱ **Zawody juniorów** NRF odbędą się w r. 1963 na Wasserkuppe. Wiek zawodników został ograniczony do 25 lat. Uczestnicy zawodów nie mogli brać udziału w mistrzostwach NRF lub innych zawodach międzynarodowych. Dopuszczono do udziału 25 pilotów.

ma nowe lotnisko w Fürstenzell, 15 km od miasta. Lotnisko będzie mogło przyjmować samoloty do 5 ton.

✱

✱ **SABENA** podjęła w zimowym rozkładzie loty śmigłowców pasażerskich z Brukseli do Rotterdamu, Eindhoven, Kolonii i Duisburga. Początkowo dyrekcja linii chciała loty zawiesić zimą, lecz rząd belgijski nie zgodził się na to.

✱

✱ **Hiszpańskie** linie „Iberia" uruchomiły w okresie zimy 3 razy tygodniowo bezpośrednie połączenie Frankfurtu (NRF) z Las Palmas (Wyspy Kanaryjskie), przy użyciu samolotów „Caravelle".

✱

✱ **Francuskie** linie „Air France", na zebraniu nadzwyczajnym, postanowiły zwiększyć kapitał towarzystwa z 100 mln nowych franków na 500 mln.

✱

✱ **Najszybszym** połączeniem pasażerskim na trasie Londyn — Paryż dysponują brytyjskie linie BEA, dzięki wprowadzeniu na tę linię samolotu „Comet 4B". Czas lotu — 50 minut.

Z ZAGRANICY

Astronautyka

✱ **„Rosjanie** prowadzą obecnie w wyścigu o opanowanie przestrzeni kosmicznej, zaś rakiety radzieckie są w stanie wynieść na orbitę znacznie większy ciężar użytkowy" — stwierdził na konferencji prasowej znany specjalista do spraw rakiet i badań kosmicznych von Braun. Von Braun wypowiedział się za współpracą USA—ZSRR w dziedzinie badań i lotów kosmicznych. Stwierdził on, że współpraca taka jest „w ograniczonych ramach" całkowicie możliwa.

✱

✱ **Z bazy** Cape Canaveral dokonano próby wystrzelenia pocisku rakietowego „Titan-2". Rakieta nie doleciała do celu, wskutek zbyt szybkiego wyłączenia się silników.

✱

✱ **W holenderskich** zakładach materiałów wybuchowych Oudekerk i Muiden wyprodukowano rakietę kosmiczną „Omor 9-250". Ma być ona zastosowana jako kolejny stopień innej, większej rakiety. Napędzana jest paliwem stałym.

Transport i komunikacja

✱ **Radzieckie** linie lotnicze „Aeroflot" uruchomiły regularną komunikację pasażerską między Moskwą i Hawaną. Samolot Tu-114 przebył trasę długości 10 900 km, w tym blisko 4/5 drogi leciał nad otwartymi wodami.

✱

✱ **Dziewięć** samolotów transportowych i śmigłowców przekazał poseł ZSRR w Laosie S. A. Afanasjew rządowi Laosu, jako dar rządu radzieckiego.

✱

✱ **Ponad 400 tysięcy** km długości liczą linie lotnicze radzieckiego „Aeroflotu". Pod tym względem ZSRR zajmuje pierwsze miejsce na świecie. Latem ub. r. przewożono dziennie po 120—150 tysięcy pasażerów. W r. bieżącym planuje się zwiększenie przewozów o 33.5% i przewiezienie 35 milionów pasażerów (dla porównania największe towarzystwa zachodnie przewożą rocznie nie więcej niż 8 mln pasażerów).

✱

✱ **W dniu** 25 grudnia ub. r. uruchomiono komunikacje samolotami odrzutowymi Tu-124 na linii Moskwa—Wilno. Czas przelotu wynosi 1 godz. 15 minut.

✱

✱ **W maju br.** miasto Passau (Pasawa) w NRF otrzy-

Militaria

✱ **Bundeswehra** wyposażona zostanie w roku bieżącym w amerykańskie pociski „Sergeant", klasy ziemia — ziemia.

✱

☆ **W odległości** 400 km od Sajgonu (Wietnam południowy) zaginął podczas dokonywania lotu zwiadowczego amerykański samolot „Mohawk", mający na pokładzie oficera amerykańskiego i południowowietnamskiego.

✱

✱ **Francuski** minister sił zbrojnych P. Messmer oświadczył w expose na posiedzeniu komisji parlamentarnej tego resortu, że we Francji już istnieje seryjna produkcja bomb atomowych, z których każda jest czterokrotnie silniejsza od hiroszimskiej oraz że już niedługo zaczną się próby z bombami wodorowymi.

✱

✱ **Turcja** ma otrzymać amerykańskie rakiety „Polaris". Mają one zastąpić — zgodnie z nową strategią NATO — znajdujące się dotychczas na terytorium Turcji instalacje rakietowe.

✱

✱ **Na poligonie** w Niidzima (Japonia) zainstalowano niedawno wyrzutnie rakietowe. Przeprowadzane są tu próbne strzelania pociskami rakietowymi japońskiej konstrukcji.

✱

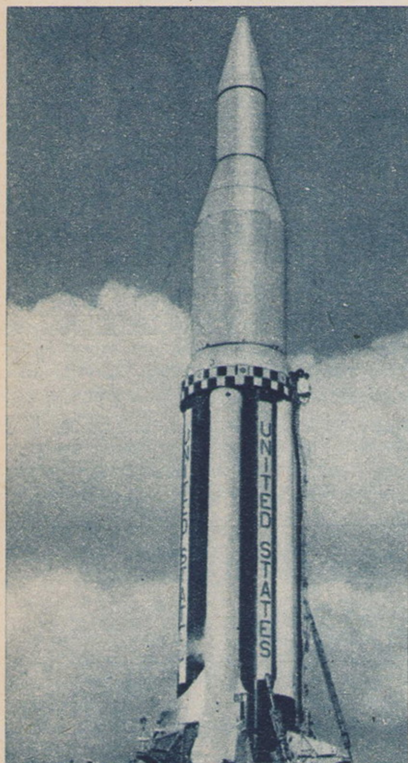
✱ **Anglia** produkować będzie „znacznie ulepszone" pociski rakietowe własnej konstrukcji „Blue Steel" dla bombowców strategicznych „Victor" i „Vulcan". Rakiety te wejdą na uzbrojenie samolotów angielskich zamiast amerykańskich „Skyboltów", których produkcji Amerykanie zaniechali. Jak podaje prasa angielska, jeszcze co najmniej 8 lat angielskie bombowce wyposażone będą w krajowe uzbrojenie.

Różne

✱ **Na wyspy** położone na Morzu Północnym śmigłowce dokonywały zrzutów żywności, wobec silnych mrozów, które dochodziły do minus 20 stopni Celsjusza. Również z powietrza, przy pomocy śmigłowców i samolotów, zaopatrywano w Holandii, NRF i Danii głodującą zwierzynę.

ASTRONAUTYKA

„KOMPLEKS 34"



Rakieta „Saturn" C-1 na podstawie stanowiska startowego „Kompleksu-34"

NAZWĘ „Kompleks 34" nosi zespół urządzeń startowych dla rakiet „Saturn" C1 wersja 1, który został zbudowany na poligonie rakietowym Cape Canaveral.

Warto tę nazwę zapamiętać, ponieważ właśnie stąd przez najbliższe kilka lat przedsiębrane będą główne amerykańskie eksperymenty kosmonautyczne.

Ponieważ dla tak wielkiej rakiety nie można było przystosować żadnego z dotychczasowych stanowisk startowych, więc kompleks ten musiano zbudować całkowicie od podstaw.

Oczywiście stanowisko startowe dla rakiet nie stanowi żadnej wyrzutni rakiet jak to się powszechnie fałszywie mniema. Nazwa ta w odniesieniu do rakiet jest tak samo niesłuszna jak na przykład określenie pasa startowego na lotnisku mianem wyrzutni samolotów.

Podstawa stanowiska startowego ma kształt prostopadłościanu o rozmiarach 12,8 × 12,8 × 8,2 m i zawiera 3 716 m³ betonu i 580 ton stali.

Na górnej płycie tego bloku betonu mieści się ośmioramienny uchwyt dla dolnej części rakiety. Ta podstawa stanowiska startowego nie stanowi jednolitej bryły. W środku znajduje się pionowy szyb zakończony na dole nachyloną pod kątem 45° mocną płytą stalową. Naprzeciw tej płyty znajduje się poziomy tunel. Płyta ta stanowi deflektor dla potężnego strumienia rozżarzonych gazów wylotowych buchającego z dysz rakiety.

Dla umożliwienia ustawienia rakiety na stanowisku startowym została skonstruowana specjalna wieża montażowa o wysokości 94,6 m, zawierająca szereg pomostów roboczych i wind. Wieża ta, mająca ciężar 2 800 ton, posiada dwie podpory o rozmiarach 21,4 × 11,3 m. Średnica znajdującej się między nimi przestrzeni montażowej wynosi 17,1 m.

Oczywiście, tak jak zawsze się to robi, wieża montażowa (nie stanowiąca bynajmniej jak to się zwykle sądzi „wyrzutni rakiet") nie jest nieruchoma, ale wspiera się na kołach toczących się po szynach. Umożliwia to jej odtaczanie od rakiety przed startem. Odległość na jaką odtacza się wieżę w celu uchronienia jej przed zniszczeniem w czasie startu rakiety wynosi około 180 m. Prędkość ruchu może wynosić od 0,5 do 12,2 m/min. Przetaczaniem wieży kieruje tylko jeden operator.

W odległości 290 m od stanowiska startowego znajdują się 2 naziemne zbiorniki paliwa RP-1 (kerosenu) o pojemności 114 m³ każdy.

W odległości 200 m od stanowiska startowego znajdują się 2 zbiorniki płynnego tlenu o łącznej pojemności około 375 m³.

Do zespołu paliwowego należą także zbiorniki płynnego wodoru.

W odległości 340 m od stanowiska startowego znajdują się 4 zbiorniki sprężonego helu i 32 zbiorniki sprężonego azotu. Sprężony gaz jest potrzebny do różnych celów w czasie przygotowywania rakiety do startu. Między innymi używa się go do wtłaczania paliwa i płynnego tlenu do zbiorników rakiety.

Wydajność układu tłoczącego wynosząca dla tlenu 10 000 litrów na minutę pozwala na napełnienie zbiorników rakiety w ciągu 40 min. Tyleż trwa równoczesne napełnianie rakiety paliwem.

Przebieg startu rakiety sterowany jest z betonowego budynku kontrolnego. Jego ściany posiadają grubość 3,7 m, a stalowe drzwi 0,6 m i ciężar 23 ton. Wnętrzne budynku ma powierzchnię 930 m². Na zewnątrz tego głównego pomieszczenia kontrolnego znajduje się dodatkowe pomieszczenie o powierzchni 200 m², zawierające aparaturę. Na czas startu pomieszczenie to jest jednak opuszczane przez załogę.

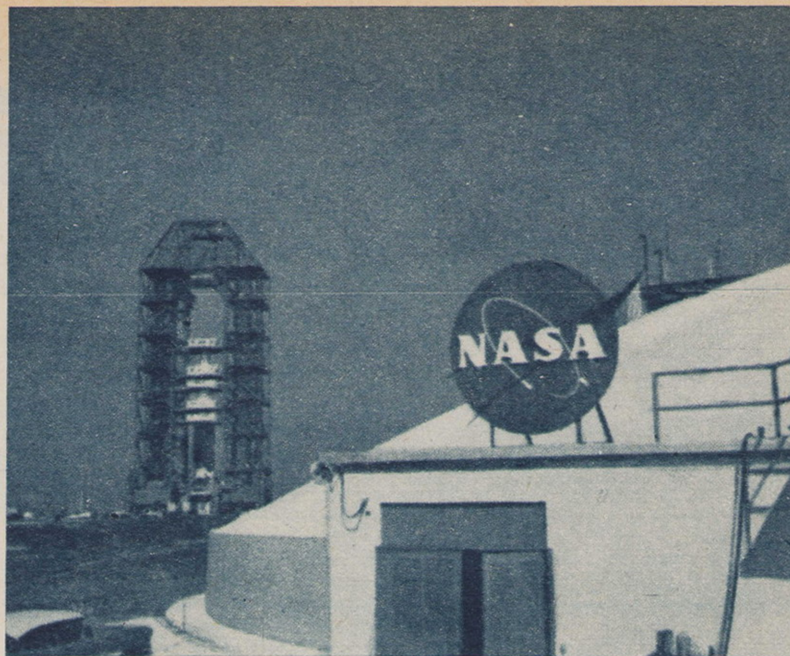
Na dachu budynku kontrolnego znajduje się obszerna platforma, z której można kierować przygotowaniami do startu.

W pobliżu stanowiska startowego znajduje się jeszcze jedno pomieszczenie kontrolne umieszczone pod ziemią, o rozmiarach 11,6 × 65,6 m, zawierające automatyczne urządzenia służące głównie do przygotowania startu rakiety (np. stąd kieruje się napełnianiem rakiety paliwem). Przed startem rakiety pomieszczenie to jest opuszczone przez załogę.

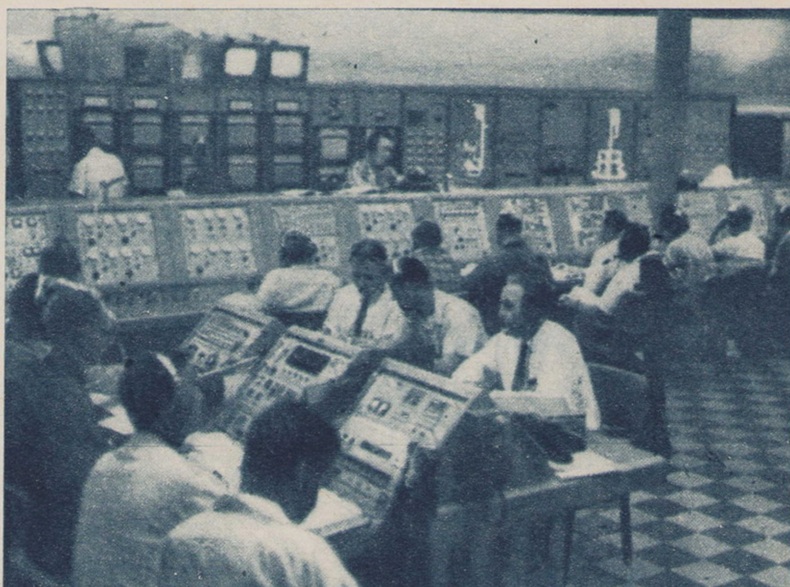
Na terenie zespołu startowego 34 znajduje się jeszcze basen z wodą i 3 zespoły kamer fotograficznych.

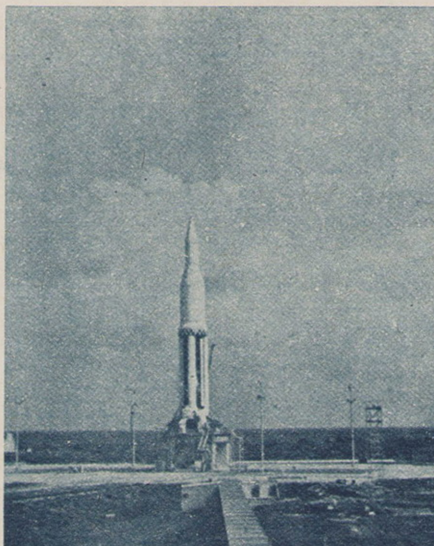
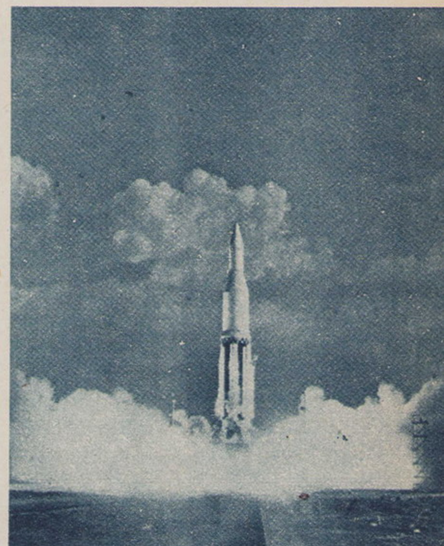
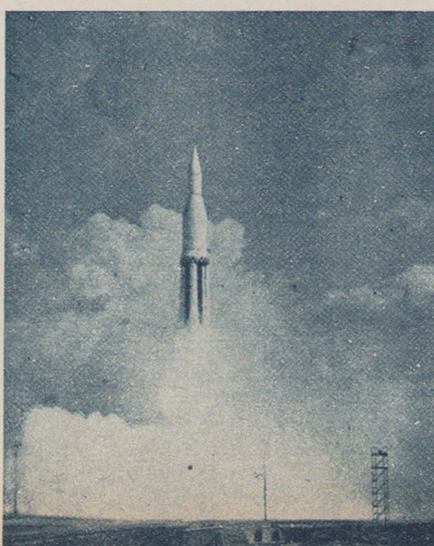
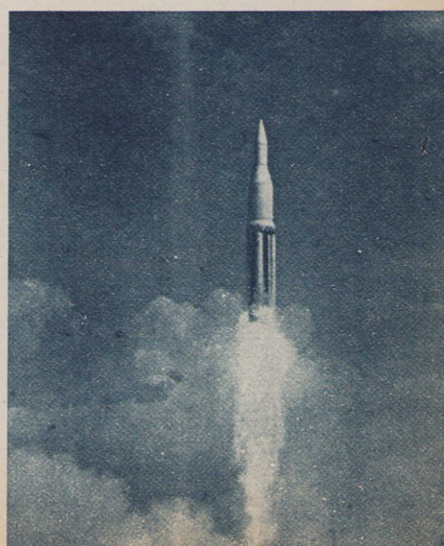
W przyszłości „Kompleks 34" ma być przystosowany do startu rakiet „Saturn" C1 wersja 2 i mają zostać zbudowane jeszcze 2 kompleksy startowe: kompleks 37 z dwoma stanowiskami startowymi dla rakiet „Saturn" C1 wersja 2 i kompleks 39 z czterema stanowiskami startowymi dla rakiet „Saturn" C5.

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS



Startowy budynek kontrolny „Kompleksu 34" w Cape Canaveral na Florydzie. W głębi widoczna wieża montażowa o wysokości 94,6 m.


Widok wnętrza budynku kontrolnego podczas przygotowań do startu rakiety „Saturn". Niżej: Kolejne fazy pierwszego startu rakiety „Saturn" C-1 (27.X.1961 r.)

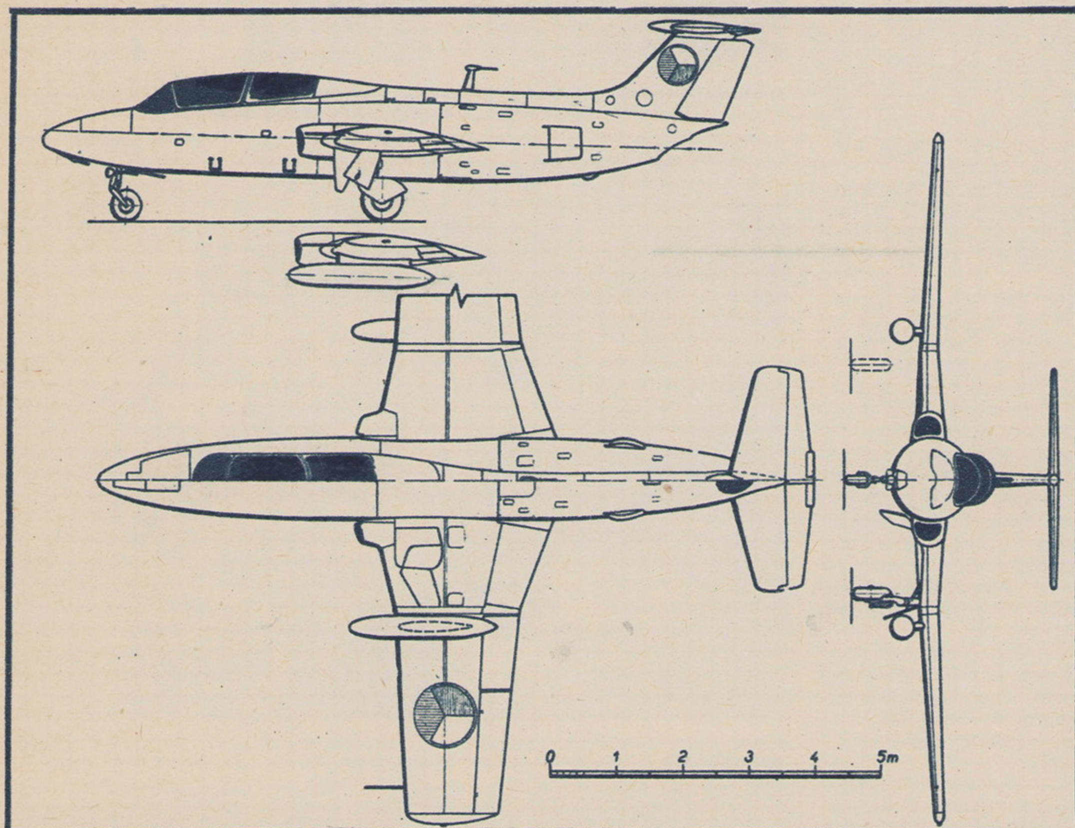





L-29

CZECHOSŁOWACKI SAMOLOT



Zdjęcia i rysunki „Kridla vlasti"



RÓWNIEŻ i nasi czechosłowaccy pobratymcy mają swoją „Iskrę"! Samolot szkolno-treningowy L-29 jest pierwszym odrzutowcem skonstruowanym i zbudowanym w Czechosłowacji. Jest on także wyposażony w pierwszy silnik turboodrzutowy konstrukcji czechosłowackiej.

Samolot L-29 został opracowany przez zespół konstruktorów wyróżnionych w 1962 roku Nagrodą Państwową. Są to inżynierowie: O. Bunat, J. Hlava, J. Klouda, V. Pospisil, J. Rada, J. Vlcek, K. Tomas oraz Z. Rublic, J. Nyklicek i znany aerodynamik — dr inż. J. Hosek. Zespołem kierowali dwaj najbardziej doświadczeni czechosłowaccy konstruktorzy lotniczy — Zdenek Rublic i Karel Tomas.

Prototyp samolotu, oznaczony XL-29, z silnikiem importowanym został oblatany 5 kwietnia 1959 roku przez pilota Rudolfa Duchonia. W lipcu 1960 roku wystartował następny prototyp, L-229, z silnikiem krajowym M-701, będący w istocie prototypem samolotu seryjnego.

Obecnie samolot L-29 jest produkowany seryjnie. Przygotowuje się również jego wyprawę za granicę, aby tam kontynuował dobre tradycje eksportowe „Trenerów" z silnikami tłokowymi.

OPIS TECHNICZNY

L-29 jest dwumiejscową maszyną szkolno-treningową przeznaczoną do ekonomicznego i pełnego szkolenia pilotów wojskowych samolotów odrzutowych, z lotami w warunkach bez widoczności ziemi i strzelaniem powietrznym włącznie. Samolot może działać z lotnisk trawiastych.

Konstrukcja całkowicie metalowa. Płat trójdzielny z dźwigarem głównym i dwoma dźwigarami pomocniczymi. Skrzydłowe klapy wyporowe o napędzie hydraulicznym, wysuwają się do tyłu i wychylają do dołu o 15 stopni przy starcie i 30 stopni przy lądowaniu. Lotki metalowe, wyważone aerodynamicznie. Profil płata: NACA 64-2-A217 (u nasady) i NACA 64-2-A212 (na końcach).

Kadłub konstrukcji półskorupowej, o przekroju kołowym. Kabina dwumiejscowa, ciśnieniowa i klimatyzowana, wyposażona jest w dwuster i podwójny zestaw przyrządów pokładowych. Przednia część osłony kabiny odchy-

ODRZUTOWY

lana w prawo, tylna odsuwana do tyłu. Fotele pilotów — wyrzucane. W tylnej części kadłuba znajdują się płytowe hamulce aerodynamiczne o napędzie hydraulicznym.

Usterzenie całkowicie metalowe. Statecznik poziomy przestawiany w locie.

Podwozie trójkołowe wciągane hydraulicznie do środkowej części płata i przedniej części kadłuba. Hamulce powietrzne. Koła po wciągnięciu są zakrywane osłonami. Tył kadłuba chroniony płozą-zderzakiem.

Silnik turboodrzutowy M-701 jest zabudowany w kadłubie na wysokości krawędzi spływu płata. Jest to silnik ze sprężarką odśrodkową i jednostopniową turbiną, o ciągu startowym 870 kG przy 15 300 obr/min. W dalszych seriach tego silnika ciąg ma być zwiększony do 950 kG, co poprawi osiągi samolotu.

Silnik posiada siedem komór spalania; dysza wylotowa jest wyprowadzona w tylnej części kadłuba, pod usterzeniem. Zbiorniki paliwa: dwa w kadłubie o łącznej pojemności 1030 litrów (z nich też jest zasilany 12-litrowy zbiornik do lotów odwróconych) oraz dwa doczepiane zbiorniki podskrzydłowe o pojemności 150 litrów każdy.

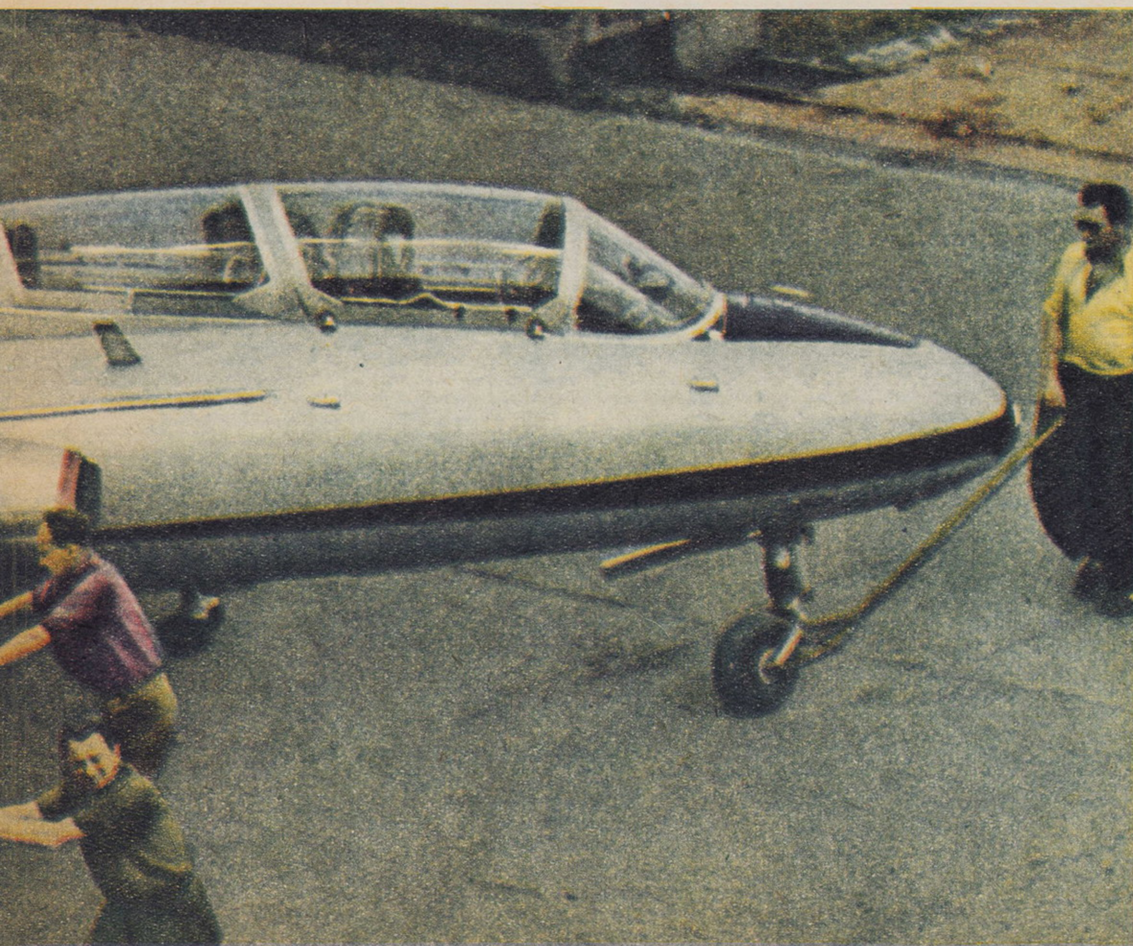
Pod skrzydłami znajdują się uniwersalne zaczepy dla podwieszania bomb ćwiczebnych, zbiorników paliwa lub pocisków rakietowych. Do ćwiczeń w strzelaniu powietrznym samolot L-29 uzupełnia się fotokarabinem maszynowym.

Do wyposażenia samolotu należy: radiostacja nadawczo-odbiorcza UKF, radiobusola, wysokościomierz radiowy, urządzenie odzewowe „swój-obcy" i inne. (W)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	10,3 m
Długość	—	10,8 m
Wysokość	—	3,1 m
Pow. nośna	—	19,8 m²
Wydłużenie	—	5,36
Rozstaw kół	—	3,45 × 3,89 m



Ciężary:

Ciężar własny	—	2 300 kG
Ciężar w locie	—	3 100 kG
Ciężar max.	—	3 589 kG

Osiągi:

Prędkość max. (0 m)	—	620 km/h
Prędkość max. (5000 m)	—	680 km/h
Prędkość przelotowa (0 m)	—	525 km/h
Prędkość przelotowa (5000 m)	—	545 km/h
Max. prędkość nurkowania	—	860 km/h
Liczba Macha (max)	—	M = 0,75
Prędkość lądowania	—	130 km/h
Czas wznoszenia na 5 000 m	—	8 min
Czas wznoszenia na 10 000 m	—	25 min
Pułap praktyczny	—	12 100 m
Czas trwania lotu	—	2 h
Czas trwania lotu (max)	—	2,5 h
Start na przeszkodę 25 m na lotnisku trawiastym	—	950 m
Rozbieg	—	500 m
Lądowanie znad przeszkody 25 m na lotnisku trawiastym	—	900 m
Dobieg	—	390 m



NOWOŚCI RADZIECKIEJ TECHNIKI LOTNICZEJ

AMUR – SZYBOWIEC TRENINGOWY

NOWY radziecki szybowiec jednomiejscowy „Amur” został zbudowany w 1961 roku, a w roku 1962 przeszedł pomyślnie próby techniczne i użytkowe. Podczas tych prób „Amur” przeleciał łącznie około 7 000 km. Jest to szybowiec treningowy o konstrukcji całkowicie metalowej, dopuszczony również do lotów akrobacyjnych. Przewiduje się, że „Amur” wejdzie niebawem do produkcji seryjnej. Prototyp seryjny jest już gotowy do lotów.

Płat dwudzielny, jednodźwigarowy, kryty w przedniej części blachą duralową, w tylnej zaś — płótnem. Profil skrzydeł R-IIIA. Przerywacze aerodynamiczne na górnej powierzchni skrzydeł.

Kadłub półskorupowy. Kabina wentylowana przewidziana dla pilotów o ciężarze 60 — 90 kG i wzroście 1,6 — 1,9 m. Szerokość kadłuba — 0,58 m. Prototyp użyty do prób był wyposażony w spadochron przeciwkorkociągowy umieszczony w tylnej części kadłuba.

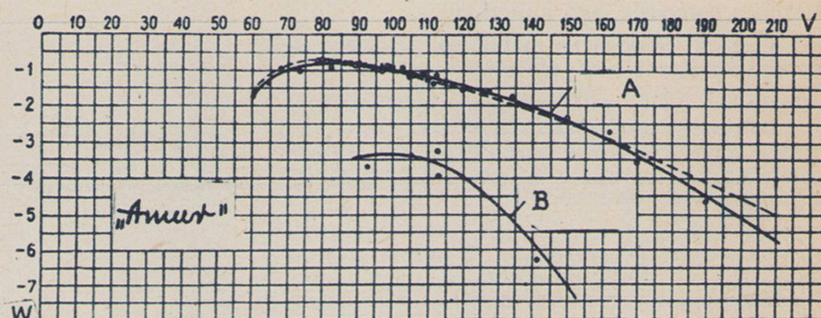
Podwozie — koło stałe i płoza tylna.

Usterzenie typu Rudlickiego o kącie rozwarcia 90 stopni. Konstrukcja stateczników jednodźwigarowa z pokryciem duralowym, sterów — szkieletowa z pokryciem płóciennym.

Układ sterowniczy — mieszany, wzorowany na szybowcach A-11, A-13, A-15.

„Amur” jest wyposażony w radiostację nadawczo-odbiorczą oraz podstawowe przyrządy pilotażowo-nawigacyjne. Przewidziano również miejsce dla aparatury tlenowej.

Próby wykazały dobre własności szybowca „Amur” w każdych warunkach lotu. Podczas prób szybowiec holowano za samolotem Jak-12 oraz śmigłowcem Mi-1, na linie długości 50 m. Montaż i demontaż szybowca trwa około 15 min. Obliczono, że przy produkcji seryjnej szybowiec „Amur” będzie o 30% tańszy od szybowca A-11 i około 50% od szybowca SZD-24 „Foka”.



Biegunowa prędkość szybowca „Amur” o ciężarze w locie 280 kG (linia ciągła — dane zmierzone, linia przerywana — dane obliczeniowe). V — prędkość lotu w km/h, W — prędkość opadania w m/sek, A — bez przerywaczy, B — z przerywaczami.

DANE TECHNICZNE

Wymiary

Rozpiętość	— 15,00 m
Długość	— 6,00 m
Powierzchnia nośna	— 10,44 m²
Zbieżność	— 4
Wznios	— 1,5 stopnia
Wydłużenie	— 21,6

Ciężary

Ciężar w locie	— 280 kG
Ciężar max.	— 374 kG
Obciążenie pow.	— 26,7 kG/m²

Osiągi (ciężar w locie — 280 kG)

Doskonałość max.	— 28 do 29
przy prędkości	— 90 km/h
przy opadaniu	— 0,85 m/sek
Max prędkość dop.	— 240 km/h
Prędkość min.	— 56 do 58 km/h
Min. opadanie	— 0,8 m/sek

OZNACZENIA: 1 — Kadłub, 2 — skrzydło, 3 — lotka, 4 — przerywacz aerodynamiczny, 5 — statecznik, 6 — ster, 7 — węzeł dźwigara głównego, 8 — zespół dźwigni układu sterowniczego, 9 — węzeł dźwigara pomocniczego, 10 — dźwigar główny, 11 — dźwigar skośny, 12 — dźwigar pomocniczy, 13 — żebra skrzydłowe, 14, 25, 26, 27 — układ sterowania lotkami, 15 — łącznik, 16 — krawędź natarcia, 17 — dysza prędkościomierza, 18 — drążek sterowy, 19 — dźwignia przerywaczy, 20 — dźwignia zaczepu holowniczego, 21 — dźwignia awaryjnego odrzucania osłony kabiny, 22 — sterownice nożne, 23, 24, 28, 29 — układ sterowania kierunku i wysokości, 30 — koło, 31 — płoza tylna, 32 — dźwignia spadochronu przeciwkorkociągowego, 33 — busola, 34 — dźwignia odrzucania spadochronu przeciwkorkociągowego, 35 — wariometr, 36 — przyspieszeniomierz, 37 — zegar czasowy, 38 — zakrętomierz elektryczny, 39 — prędkościomierz, 40 — wyłączniki elektryczne, 41 — przełącznik przyrządów doświadczalnych, 42 — wysokościomierz, 43 — wskaźnik działania przyrządów doświadczalnych.

O MAŁYM LOTNICTWIE w skrócie

W styczniowym numerze poczytnego miesięcznika brytyjskiego „Aeromodeller" zamieszczono na okładce barwne zdjęcie naszego modelarza I. Pudełko z Krakowa z modelem na uwięzi, makietą samolotu PZL — „Wilk". Zdjęcie wykonano w Kijowie podczas zeszłorocznych Mistrzostw Świata. Sądząc z podpisu, Anglicy wysoko oceniają prace makietowe naszych modelarzy.

*

Anatol Kuzniecow (ZSRR) ustanowił w Leningradzie w końcu ub. roku nowy światowy rekord prędkości w kategorii modeli na uwięzi. Wynik 316 km/h uzyskany został na silniku o pojemności skokowej cylindra 10 cm³. Warto podać, że wynik ten przewyższa osiągi uzyskiwane z silnikami odrzutowymi. O ile wynik Kuzniecowa zostanie zatwierdzony przez FAI, anulowany będzie dotychczasowy rekord Amerykanina Boba Lauderdale — 274 km/h.

*

W Szwecji ukazuje się miesięcznik modelarski „Modellflyg-nytt" wydawany na powielaczu w objętości 40 stron. Zawiera szereg informacji z życia klubowego oraz omawia konstrukcje nowych modeli krajowych i zagranicznych.

*

Na trzecich Międzynarodowych Zawodach „O Puchar Dolomitów" rozgrywany w Linzu (Austria) w roku ubiegłym, wśród modeli zdalnie kierowanych szybowców startował inż. W. Dettelbacher z modelem makietą „Muchy-Standard".

*

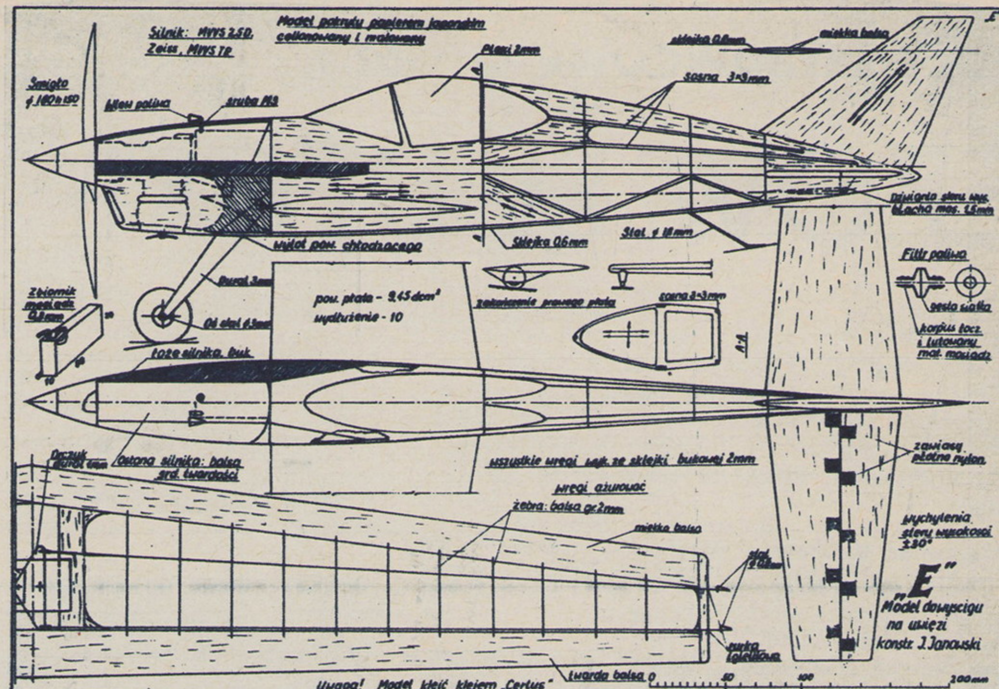
Zachodnioniemieckie czasopismo „Flugmodell-technik" podaje informacje o zbudowaniu turbinowego silnika modelarskiego przez biuro techniczne inż. Kurta Pilza w Monachium. Silnik o nazwie „Cupi-06" ma długość 250 mm, średnicę 65 mm, a ciężar 250 g. Ciąg statyczny 3 kG. Silnik przechodzi na razie próby fabryczne i wkrótce ma ukazać się w sprzedaży rynkowej NRF.

Japońska wytwórnia silników modelarskich Enya wypuściła ostatnio nowe typy — E 35-II i 45 o dwóch dyszach z regulacją gazu. Przeznaczenie: radiomodele.

*

Nasi „wyścigowcy" w modelach na uwięzi pilnie przygotowują się do tegorocznych imprez. Szczególnie intensywnie trenuje warszawski zespół J. Rosiński — A. Sulisz.

Model do wyścigu na uwięzi



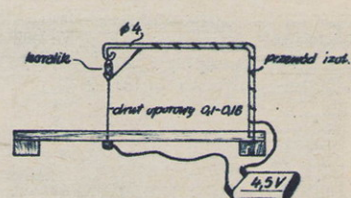
OSTATNIM modelem, który zaprojektowałem i wykonałem w roku ubiegłym, jest model do wyścigu na uwięzi. Charakteryzuje się on jednokołowym podwoziem i małym ciężarem. Z silnikiem „Zeiss" 2,5 cm³ osiąga prędkość około 135 km/h.

Dane techniczne:
Rozpiętość — 945 mm.
Długość — 630 mm.
Powierzchnia płata — 9,45 dcm².
Wydłużenie — 10.
Powierzchnia stat. poz. i steru wysokości — 2,625 dcm².
Powierzchnia całkowita — 12,075 dcm².
Ciężar własny — 5,50 G.
Konstrukcja mieszana balsa-sklejka.

JAROSŁAW JANOWSKI

ELEKTRYCZNA „PIŁKA" DO STYROPIANU

SZTUCZNE tworzywo piankowe zwane styropianem pojawiło się od pewnego czasu w dość dużych ilościach w naszym handlu (przede wszystkim składnice CSH). Zyskuje ono coraz większą ilość zwolenników wykorzystujących wobec braku balsy ten doskonały materiał wypełniający do budowy modeli latających, makiet, a nawet częściowo do rakiet amatorskich.



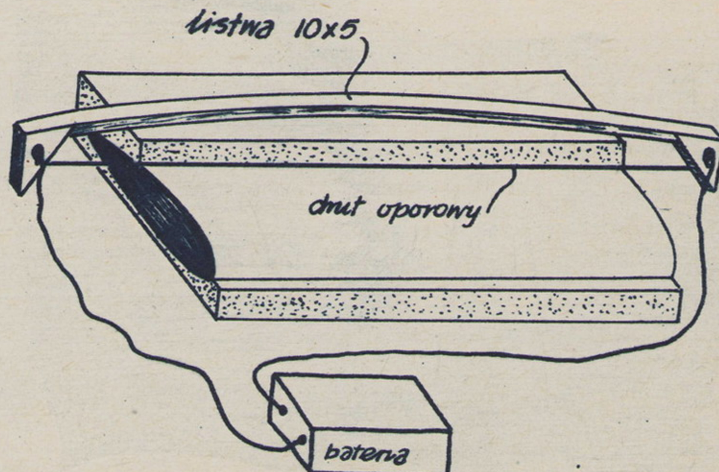
Styropian ciąć można każdym ostrym narzędziem. Najwygodniej jednak wykorzystać rozżarzony drut oporowy (chromonikielina), budując małą „piłkę" pokazaną na rysunku. Podstawą jest tu deseczka o wymiarach orientacyjnych 200 × 200 mm, do której umocowano ramkę z 4 mm drutu lub rurki aluminiowej. Ramka służy do utrzymania drutu oporowego zawieszonego między dwoma koralikami-izolatorami. Źródłem prądu może być bateria 4,5 Volt lub transformator dzwonkowy. Połączenia od baterii wykonano cienkim przewodem izolowanym.

Do cięcia profilowanych skrzydeł od razu z bloku styroplanu służy „piłka" podana na następnym rysunku. „Piłka" ma tu kształt smyczka skrzypcowego i przy użyciu dwóch metalowych szablonów można od razu wycinać blok żeber lub też zaprojektowaną część płata.

Budowa i obsługa dziecinnie prosta. Warto naśladować i wykorzystywać możliwości tworzyw sztucznych w małym lotnictwie.

(łp)

Wg „Aerosvet" i „Model Avia"



UWAGA! RADIOMODELARZE!

KSIĄŻKA Janusza Wojciechowskiego pt. „Jak zbudować kierowany radiem model samochodu, okrętu i samolotu" (Wydawnictwo Komunikacji i Łączności) spowodowała duży napływ zapytań pod adresem Wydziału Modelarstwa Zarządu Głównego LOK, dotyczących zapisywania się do modelarni, zaopatrzenia materiałowego, ułatwień w uzyskaniu licencji itp. Pragniemy pomóc tym wszystkim, którzy napotykają na jakiekolwiek trudności przy budowie zdalnie kierowanych modeli, i dlatego organizujemy

SPOTKANIE RADIOMODELARZY

Odbędzie się ono w Centralnym Ośrodku Wyszkolenia LOK w Poznaniu, ul. Niezłomnych 1, w dniach 14—16 lutego 1963 r. Tematem spotkania będzie wzajemna wymiana doświadczeń między modelarzami, możliwość sprawdzenia swoich aparatur za pomocą przygotowanych urządzeń kontrolnych oraz wysłuchanie wykładów na temat najczęściej powtarzających się niedomagań aparatur, stosowania właściwych źródeł zasilania, sposobów wynajdywania i usuwania usterek itp. W spotkaniu weźmie udział autor książek poświęconych budowie zdalnie kierowanych modeli — Janusz Wojciechowski.

Przewiduje się, że w dniach 15—16 lutego 1963 r. będzie działać w COW LOK w Poznaniu komisja techniczno - egzaminacyjna, przed którą kandydaci będą mogli zdać egzamin na świadectwo uzdolnienia niezbędne do uzyskania licencji na radiostację amatorską kategorii V. Tak więc będzie można załatwić przy jednej okazji dwie sprawy: podnieść swoje kwalifikacje i uzyskać niezbędny dokument, uprawniający do ubiegania się o posiadanie własnej licencji.

Dla radiomodelarzy, członków LOK, którzy przyjadą na spotkanie ze swoimi aparatami skierowani przez ZW LOK — przewiduje się poza tym przydział szeregu materiałów oraz zwrot kosztów podróży. W spotkaniu może wziąć udział każdy zainteresowany pod warunkiem, że w terminie do dnia 8 lutego 1963 r zgłosi do

WYDZIAŁU MODELARSTWA ZG LOK, WARSZAWA, UL. CHOCIMSKA 14

chęć udziału i otrzyma potwierdzenie, że został wpisany na listę uczestników. Na żądanie może także otrzymać pytania egzaminacyjne, które będą obowiązywały przy egzaminie na świadectwo uzdolnienia. Ci, którzy przyjadą z własnymi aparaturami, mogą liczyć na bezpłatne zakwaterowanie i wyżywienie przez cały czas pobytu w Poznaniu. Sprawa ta będzie regulowana indywidualnie w drodze korespondencji z ZG LOK. Radzimy skorzystać z okazji.

JAN MARCZAK
Kierownik Wydziału Modelarstwa ZG LOK

SZKOŁY SZYBOWCOWE W 1962 r.

JEŻÓW SUDECKI

Zamieszczaliśmy dotychczas z naszych ośrodków lotniczych wiadomości fragmentaryczne lub o charakterze reportażowym. Obecnie chcemy dać naszym Czytelnikom skondensowane, pełne dane dotyczące naszych szkół szybowcowych i centrów. W bieżącym numerze zaczynamy od Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim.

Wyniki ogólne uzyskane w 1962 roku: wylatano 3 200 godzin na szybowcach (1961 r. — 3 450 godz., 1960 — 2 420 godz.) oraz 1 000 godzin na samolotach. Wykonano 25 000 km przelotów (1961 r. — 11 934 km, 1960 — 5 477 km). Uzyskano 15 srebrnych odznak szybowcowych, 11 złotych i 10 diamentowych. Ustanowiono 2 rekordy Polski. Zdobyto około 38 000 punktów w całorocznych zawodach szybowcowych „SP". Zdobyto 12 warunków wysokościowych do złotej odznaki, 14 diamentów wysokościowych i wykonano 10 przelotów ponad 500 km. Nadano w trakcie szkolenia 219 uprawnień pilotażowych. Łącznie na wszystkich turnusach w ciągu roku przebywało 298 osób.

Najdłuższy przelot (docelowy) — 561 km wykonali Henryk Maciąg, Henryk Różalski i Tadeusz Popiel. Największą wysokość osiągnęła Lidia Pazio — 9 060 m, ona też osiągnęła największe przewyższenie — 7 950 m.

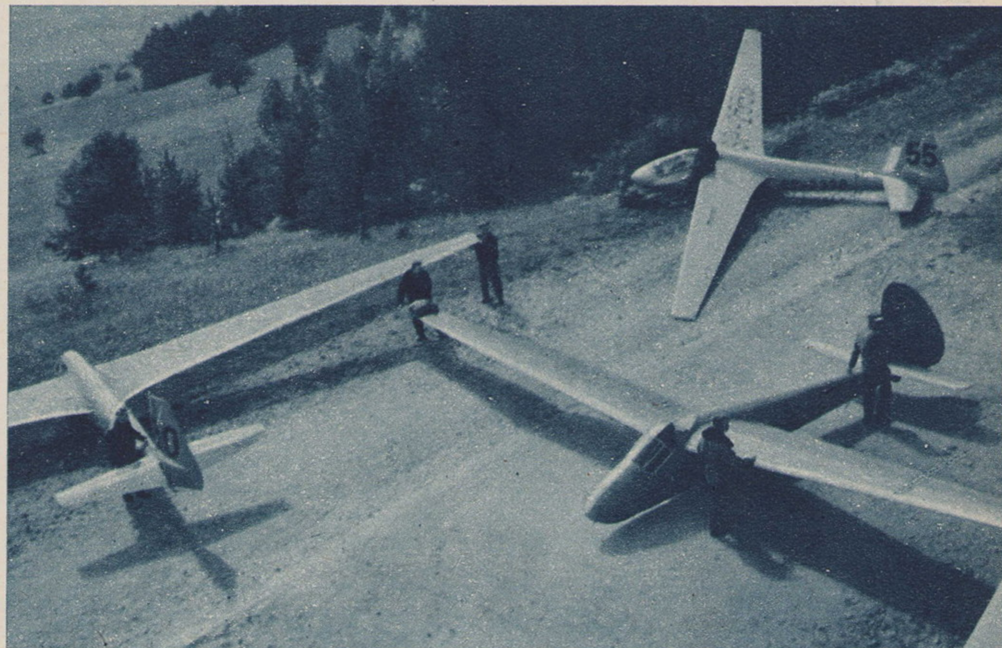
Szkoła dysponowała następującym sprzętem: szybowce: „Bocian" (3 sztuki), „Jaskółka" (2), „Jastrząb", „Foka", „Mucha-100" (7), „Mucha-Standard" (9), „Sroka" (2), „Czapla", „Komar". Samoloty: PO-2 (4 egzemplarze) i „Junak-2".

Srebrne odznaki zdobyli: Jacek Szetelnicki, Piotr Kłosowski, Bogusław Sokołowski, Mirosław Kasper, Włodzimierz Karbowski, Wiesław Grott, Roman Kneć, Lech Szaduro, Roman Skrok, Jan Rudawiec, Zygmunt Święcki, Tadeusz Migała, Marek Mikołajski, Józef Pazgan, Stanisław Jurek.

Złote odznaki zdobyli: Marek Pawluk, Franciszek Pajnowski, Zbigniew Kubicki, Andrzej Dziurzyński, Janusz Rybołowicz, Mirosław Klemens, Lech Juszczyk, Antoni Szczypuła, Zygmunt Gumiński, Sandor Kocsis, Zygmunt Błaszczewski.

Odznaki diamentowe uzupełnili: Bogdan Jóźwicki, Eugeniusz Fuks, Henryk Maciąg, Lidia Pazio, Stanisław Porębski, Waldemar Gross, Tadeusz Popiel, Henryk Różalski, Stefan Różycki, Wiesław Dziedzio.

Pracownicy szkoły: mgr inż. Waldemar Gross (kierownik), Tadeusz Popiel (szef wyszkolenia), Tadeusz Pieńkowski (szef technniczny), Stefan Bruś (kierownik administracyjny), Tadeusz Gierlicki (główny księgowy), Lidia Pazio, Henryk Maciąg, Adam Witek, Stefan Różycki (instruktorzy); Henryk Bałdyga, Jan Betcher, Zbigniew Błeszyński, Franciszek Kościuczuk, Tadeusz Marszałkowski, Henryk Różalski, Tadeusz Prandota, Władysław Rogóż, Władysław Tomkowicz, Romuald Zybał, Henryk Wawrzaszek (personel technniczny); Janina Dawiec, Elżbieta Milówka, Wanda Szybalska, Mieczysław Stężowski, Stanisława Załęska, Michalina Ziemba, Jedwiga Szpieć, Stefania Niemiec, Zofia Marek, Mieczysław Tucholski, Antoni Dudziak, Olga Hrynkiewicz, Andrzej Czapla, Józefa Malinowski, Stanisław Orzeszek, Michał Soja, Michał Akwanazy (administracja).



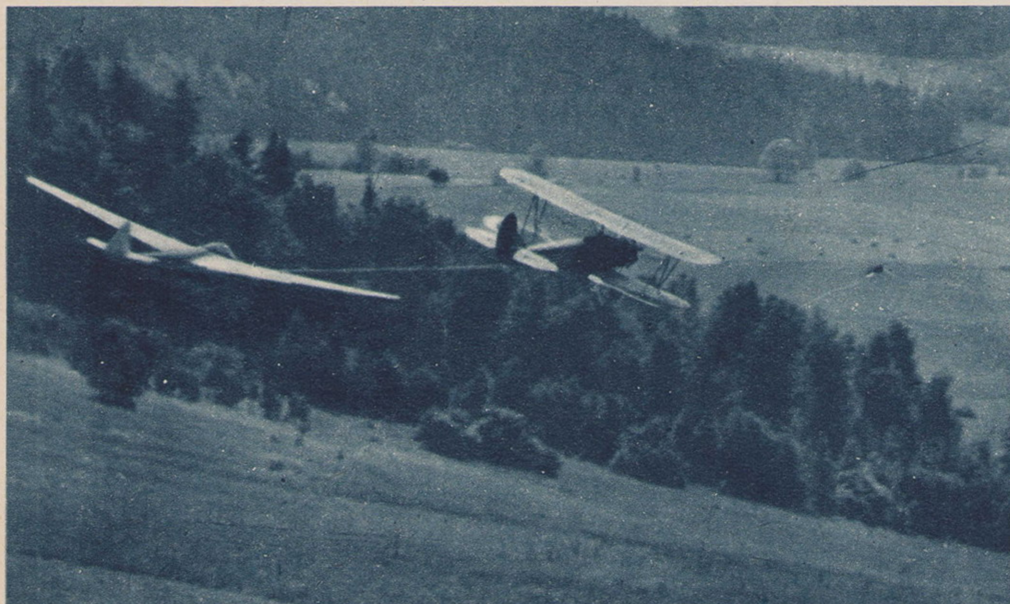
Szybowce wędrują na start. Foto: W. Fiks

Planowany (w praktyce niektóre pozycje zostały przekroczone) **budżet szkoły** wyrażał się kwotą 1 856 000 zł, w tym na poszczególne wydatki: osobowy fundusz płac — 621,7 tys. zł, dodatki żywnościowe — 76,8 (wszystkie dane w tysiącach złotych), dodatki specjalne — 4,0, ubezpieczenia społeczne — 108,3, świadczenia — 16,8, nagrody — 10,6, akcje socjalne — 11,1, bezosobowy fundusz płac — 52,6, wyżywienie — 139,7, podróże służbowe — 50 0, materiały — 350,0, usługi obce — 28,0, remonty średnie i bieżące obiektów — 177,9, koszty ogólno-gospodarcze — 50,0, koszty ubezpieczeń rzeczowych — 9,5, propaganda i wydawnictwa — 4,0, inne koszty — 2,0, nakłady na remonty kapitalne obiektów — 143,0.

Średnie uposażenie zasadnicze wynosiło: pracowników działu szkolenia — 1 612 zł, technicznego — 1 705 zł, finansowo-księgowego — 2 172 zł, administracyjnego — 858 zł, kierowcy — 2 773 zł.

(p.j.)

Nad zboczem. Foto: W. Fiks



KOMUNIKAT CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH „SKRZYDLATEJ POLSKI"

W związku z zaistniałymi błędami korektorskimi w opublikowanym w numerze noworocznym „Skrzydlatej" regulaminie całorocznych zawodów szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera, podajemy punkty 20 i 31 w prawidłowym brzmieniu:

20. Powyższe zasady punktacji dotyczą wyczynów wykonanych na wszystkich typach szybowców, z wyjątkiem wysokowyczynowych („Zefir" i „Foka"). Ilość punktów uzyskana za wyczyn na szybowcach wysokowyczynowych równa się ilości punktów obliczonej według powyższych zasad, pomnożonej przez współczynnik 0,9.

31. We wszystkich sprawach nie objętych niniejszym Regulaminem decydują odpowiednie przepisy i postanowienia Kodeksu Sportowego FAI oraz instrukcji dla Komisarzy Sportowych Aeroklubu PRL.

Lidia Pazio ustanowiła 2 kobiece szybowcowe rekordy polski wysokości w kategorii szybowców jedomiejscowych:

WYSOKOŚĆ ABSOLUTNA	9 060 m
PRZEWYŻSZENIE	7 950 m

9 DIAMENTOWYCH PRZEWYŻSZEŃ

DANUTA SYLWANOWICZ	Wysokość absolutna	6960 m	Przewyższenie	5700 m
KOCSIS SANDOR	„ „	6560 m	„	5320 m
PRZEMYSŁAW BRONIKOWSKI	„ „	7160 m	„	6400 m
ZYGMUNT GUMIŃSKI	„ „	8760 m	„	7550 m
WŁADYSŁAW JESIONOWSKI	„ „	8210 m	„	7000 m
ANTONI SZCZYPUŁA	„ „	7660 m	„	6410 m
LECH JUSZCZYK	„ „	6460 m	„	5300 m
ZBIGNIEW BUKOWSKI	„ „	6410 m	„	5150 m
JANUSZ RYBOŁOWICZ	„ „	7460 m	„	6400 m

REKORDOWA NIEDZIELA

Niedziela 9 grudnia 1962 r. od rana zapowiadała się zachęcająco dla pilotów przebywających w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jeżowie. Odebrany ze Śnieżki komunikat powiększał podniecenie. Wiatr z kierunku 220° o sile 28—30 m/sek — tak podawała Śnieżka, a olbrzymia soczewka wisząca ponad kotliną jeleniogórską potwierdzała istnienie oczekiwanej fali. Wkrótce poczciwe CSS-y pokonując z trudem czołowy wiatr wyholowały pierwsze szybowce na falę. Jako jedna z ostatnich, po wypuszczeniu na falę swych podopiecznych, startuje instruktorka jeżowskiej szkoły Lidia Pazio. Tym razem na kawowej „Standardce" atakuje rekordy wysokości w kategorii szybowców jednomiejscowych.

Szybko mija czas. Piloci uzyskali rewelacyjne wysokości rzędu 7—9 tysięcy metrów. W godzinach popołudniowych, gdy wystartował drugi rzut szybowców, sytuacja pogarsza się. Chmury frontowe zakrywają całą kotlinę jeleniogórską. Wkrótce są również telefony od pilotów, którzy z powodu pełnego pokrycia nad lotniskiem zmuszeni zostali do lądowania w terenie. Pilot Szczypuła ląduje w Marciszowie, Bukowski w Pisarzowicach k/Kamiennej Góry, Neiman w Staniszewie, a pil. Rybołowicz po przeleceniu odległości ponad 100 km wylądował w Górze Śl. O godzinie 15-tej ląduje na lotnisku w Jeleniej Górze Lidia Pazio. Niedługo zostaje przyholowana do Jeżowa.

Wszystkich pilotów zebranych na lotnisku w Jeżowie intryguje pytanie: Jest rekord? — Są nawet dwa — odpowiada zmarznieta na kość popularna „Krysia". Po obliczeniu barogramek okazało się, że „Krysia" w jednym locie pobiła dwa kobiece rekordy Polski, a mianowicie rekord wysokości absolutnej należący od 1958 roku do Stanisławy Antoszewskiej, oraz rekord przewyższenia należący od 1953 roku do Wandy Szemplińskiej-Stupnickiej.

A OTO RELACJA PRZEBIEGU LOTU NASZEJ NOWEJ REKORDZISTKI:

Wystartowałam na szybowcu Mucha Standard SP-2319 o godzinie 13-tej z Jeżowa. Start odbył się w kierunku południowym przy bardzo silnej turbulencji. Holownikiem był Tadeusz Popiel. Odczepiłam się na wysokości 500 m w rejonie Sosnówki. Początkowo miałam noszenie 5—6 m/sek, które na wysokości 3 000 m zmalało do 1 m/sek. Zorientowałam się, że w czasie wznoszenia wiatr zepchnął mnie do tyłu, mimo iż trzymałam prędkość 80 km/h. Zwiększyłam prędkość do 150 km/h, aby dostać się lotem pod wiatr, z powrotem na pierwszą falę. Utraciłam przy tym około 1 300 m wysokości i dostałam się z powrotem w obszar noszeń falowych rzędu 4—5 m/sek. Aby utrzymać się w jednym miejscu względem terenu, utrzymałam prędkość lotu 110—120 km/h.

Trwało to do wysokości 6 000 m. Na tej wysokości wiatr wyraźnie osłabł, tak, że dla odmiany musiałam nieco cofnąć się do tyłu, by utrzymać się w obszarze najsilniejszych wznoszeń. Wystarczyło już tu utrzymanie prędkości 65 km/h.

Od wysokości 8 000 m miałam już tylko wznoszenie 2—1,5 m/sek, malejące do 1 m/sek. Na wysokości 8 500 m wariometr pokazywał tylko 0,5 m/sek. Kabine miałam już oblodzoną całkowicie. Obserwację prowadziłam przez otwarty odwietrznik, bacznie obserwując ziemię, która była coraz bardziej zasłaniana chmurami frontowymi napływającymi z zachodu. W kabinie było bardzo zimno, słychać było trzaski kurczącej się pod wpływem zimna kabiny szybowca. Na wysokości 9 000 m wznoszenie było już tylko na grubość kreski.

Cały lot falowy wykonałam w rejonie Kowary — Karpacz. Z powodu wyczerpania się zapasu tlenu zmuszona byłam przerwać lot. W końcowej fazie lotu chmury zakryły całą stronę południową, zachodnią i północną, tak iż musiałam wytracać wysokość w rejonie Kamiennej Góry, jedynym miejscu wolnym od chmur. Od wysokości około 5 000 m mogłam zejść pod chmury, których podstawa obniżała się w miarę mego zbliżania się do lotniska do wysokości 1 000 m. Do lotniska w Jeżowie dolot z powodu bardzo silnego wiatru, który w dodatku zmienił kierunek na zachodni, okazał się niemożliwy. Wykorzystując turbulentne wznoszenie rotorowe z trudem doleciałam do lotniska w Jeleniej Górze lądując z dolotu.

„Krysiu", pytam na zakończenie; masz obecnie wszystkie wysokościowe kobiece rekordy Polski (Lidia Pazio jest byłą rekordzistką świata oraz aktualną rekordzistką Polski wysokości w kategorii szybowców dwumiejscowych), co zamierzasz więc na najbliższy okres?

Odebrać Francuzkom kobiecy rekord wysokości w kategorii szybowców dwumiejscowych!

Powodzenie! Życzymy Ci wszyscy i wierzymy, że słowa dotrzymasz.



Rekordzistka Polski Lidia Pazio
Foto: H. Różalski

JAK NATOMIAST RADZILI SOBIE Z FALĄ INNI?

Sympatyczna Danusia Sylwanowicz miała wybitnego pecha. Mimo kilkakrotnego pobytu w Jeżowie nie mogła uzyskać wymarzonego przewyższenia 5 000 m. Mimo iż mieszka w Łodzi, na praktykę lekarską (lekarz-pediatra) wybrała Jelenią Górę, by w tej sytuacji mieć możliwość uzyskania przewyższenia. Pierwszy start nie powiódł się. Danusia nie nawiązała kontaktu z falą i wróciła bez przewyższenia. Drugi start został uwieńczony pełnym sukcesem. Wysokość absolutna 6 960 m, w tym 5 700 przewyższenia.

Pilot Przemysław Bronikowski zmuszony został do odczepienia na wysokości 200 m nad terenem, na skutek bardzo silnej turbulencji. Wydawało się, że przymusowe lądowanie w terenie przygodnym jest nieuniknione. Pil. Bronikowski nie stracił jednak rezonu, wykorzystując noszenia rotorowe nawiązał kontakt z falą i uzyskał diamentowe przewyższenie.

Dramatyczny przebieg lotu miał pilot Juszczyk. Po uzyskaniu wysokości 4 000 m założył maskę tlenową (eksperymentalna aparatura krajowa) i zaczął się dusić. Mimo manipulowania przełącznikiem, tlen nie chciał płynąć z niesfornej aparatury. Pil. Juszczyk zdjął maskę tlenową. Bez aparatury uzyskał przewyższenie ponad 5 000 i czympredzej znurkował do lądowania. Mimo dużej ambicji pilota nie pochwalamy decyzji. Nie wolno zbytnio ryzykować.

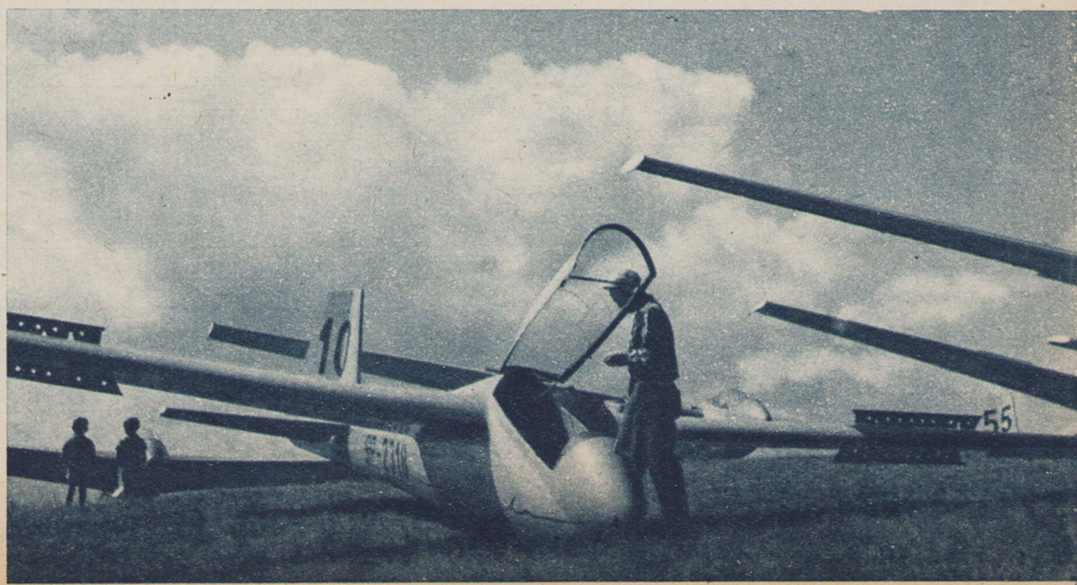
Inna przygoda wydarzyła się pil. Jesionowskiemu. Uzyskał on wysokość w/g wysokościomierza 9 100 m. Zapomniał, iż na szybowcu miał ze sobą barograf o zakresie 0—8 000 m. Rysik barografu wyszedł oczywiście poza bęben. Szczęśliwie dla pilota nie zaczepił o krawędź bębna przy schodzeniu. Gdyby rysik zaczepił o krawędź bębna i nie narysował zejścia, przewyższenie nie byłoby uznane. Pil. Jesionowski ma na swojej barogramce zaznaczony lot z przerwą na wysokości 8 210 m.

Andrzej Koskowski, znany pilot-instruktor, obecnie zawiadowca portu lotniczego Warszawa-Gocław przebywający obecnie na turnusie w Jeżowie, wykonał „aby nie wyjść z wprawy" kilka holi na falę. Wracając z fali, już po odczepieniu szybowca, zmuszony był do przelotu przez rotory. W pewnym momencie poczciwy CSS bez woli pilota wykonał klasyczny wywrót obracając się nosem do góry. Za chwilę inny rotor obrócił zdziwionego nieco tym Andrzejka dokładnie w kierunku lotniska. W następnych lotach Andrzejek z szacunkiem omijał zdradliwe rotory.

W dniu 10. XII. 62 r. wystąpiła również fala. Zasięg jej był jednak znacznie mniejszy. Pilot Andrzej Koskowski z pasażerem Tadeuszem Malinowskim na „Bocianie" oraz Mirosław Klemens na „Standardzie" uzyskali treningowe przewyższenia ponad 3 000 m.

STEFAN RÓŻYCKI

Na szczycie Jeżowa w oczekiwaniu na loty. Foto: H. Kucharski



OPOWIADANIE FANTASTYCZNO - NAUKOWE

TAJEMNICA MROCZNEJ PLANETY

PROFESOR zapamiętał tylko przeraźliwy krzyk dziewczyny, który jak gdyby urwał coś w jego świadomości. Skoczył i momentalnie znalazł się na miejscu strasznej walki. Podniósł pistolet. Oślepiająca struga uderzyła w czarny bok potwora i..."

Priwałow zamknął książkę. „Tajemnica mrocznej planety". Oczywiście tajemnica, potwory, niebezpieczeństwa... Zawsze irytowały go takie książki. Istotnie, w Kosmosie wszystko może się zdarzyć. On, Priwałow, mógłby coś o tym powiedzieć. Starczyłoby wspomnień na całą powieść. Ale nie to jest najważniejsze. A poza tym w prawidłowo zorganizowanej ekspedycji nie powinny zdarzać się wypadki.

Do licha z takimi książkami. Szkoda tylko, że psują one chłopców, jak Chromow. Romantyk. On i tutaj na Herę przyleciał marząc o dziwnych jaskiniach, potworach i niezwykłych odkryciach.

Priwałow uśmiechnął się. Chłopiec musiał pożegnać te pociągające marzenia. Trzeba było budować stację. Nie starczało materiałów. Wokół czarny piasek i skały aż po linię horyzontu. I masz tu romantyzm! Ileż to razy trzeba było w godzinach snu wychodzić do rozkopów. Pracowali bez wypoczynku. Rano zmęczeni nakładali skafandry i szli drążyć przeklęte skały.

Siedemdziesięciostopniowy upał nie służył ekspedycjom badającym florę i faunę. Później przywieźli automaty. Ale i z nimi początkowo wiele było kłopotów: skonstruowane przez dobrych inżynierów lecz po raz pierwszy zastosowane w praktyce — często zawodziły. Nie było łatwo. Z wielkim trudem budowali stację, a potem pomieszczenia pomocnicze: magazyny, hangary, latarnie, przekaźnikowe stacje telewizyjne.

Następnym już było łatwiej. Stacje: Zachodnią, Południową, Śnieżną i Nową budowano później i już nie w takich piekielnych warunkach.

Priwałow wstał i podszedł do okna. Zbliżał się wieczór. Jak okiem sięgnąć czarne pagórki, jakby zastygłe fale fantastycznego morza. Było coś niezwykłego w bezruchu tych fal. Zielone chmury rozżarzonych meteorytów nadawały złowieszczy odcień całemu krajobrazowi.

Planeta okryta była czarnym całunem umierającego świata. Ostygła miliardy lat temu. Piasek i kamienie — to wszystko co pozostało po olbrzymich grzbietach gór. Czas, zielony żar i wiatry wygładziły ją. Mórz prawdopodobnie nie było tu nigdy. Woda znajdowała się tylko w stanie krystalicznym. Powietrze składało się prawie wyłącznie z azotu. Natomiast burz piaskowych było pod dostatkiem. Zdawało się, że jakiekolwiek życie jest tu niemożliwe. Nawet bakterii nie odkryto ani w glebie, ani w atmosferze planety. Lecz jakimś cudem zachowały się i żyją tutaj dziwne stwory, podobne do jaszczurów. W dzień kryją się one w piaskach, a nocą wyłażą na kamienie. Potwory te momentalnie znikają, gdy ktoś się zbliża. Nie sposób podejść do nich niepostrzeżenie. Nie wiadomo jak wykrywają wroga, czym się żywią. W ciągu ośmiu lat nie udało się schwytać ani jednego jaszczura.

Z roślinności były tu jedynie obrzydliwe, czarne kolce o nieprawdopodobnie długich korzeniach. Ponura planeta. Przesuwające się piaski wydają dziwne dźwięki, przypominające niekiedy dalekie głosy ludzkie. Być może są to głosy tutejszych mieszkańców. Ale te „złudzenia dźwiękowe" jak je tutaj wszyscy nazywają — to dzieło piasku i wiatru. Nowicjusz może wziąć jednak głos tej pustyni za ludzkie wołanie. Priwałow przypomniał sobie, jak kiedyś — jeszcze w pierwszym roku pobytu — zginął młody inżynier. Zabłądził w piaskach, szukając nieistniejącego człowieka.

Od czasu, gdy ludzie wylądowali na planecie, zmienili nieco jej smutny krajobraz. Latarnie i olbrzymie budynki stacji energetycznych, oddalonych wprawdzie od siebie setki kilometrów, nadają jednak tej części planety bardziej zamieszkały wygląd. Priwałow uśmiechnął się. Nawet rodziny odwiedzają ich czasami. Wczoraj kolejnym rejsem powinna była przylecieć rodzina kierownika Stacji Zachodniej. Ciekawe, czy przylecieli. Jakoś Zachodnia od rana milczy, znów uszkodzenie linii.

Wkrótce piąta — tylko patrzeć jak wrócą Zacharczenko i Chromow.

Z zachodu na południowy wschód biegł szeroki trakt łączący stacje. Do budowy jego użyto tego samego piasku, który swoją bezkresnością i ponurą barwą wywoływał smutek i nostalgię. Priwałow zgasił lampy. Teraz wyraźniej widział drogę. Wsłuchiwał się, czy nie nadjeżdża łazik. O piątej mieli wrócić. Jeżeli zdarzyłoby się coś nieoczekiwanego, powinni zawiadomić.

Południowa wywołała Priwałowa. Podszedł do pulpitu. Henri Legran — kierownik Stacji Południowej był zaniepokojony.

— Dzień dobry, Priwałow, czy łazik już przyjechał?

— Nie, Henri. Jeszcze nie powrócił.

Niepokój Legrana wzrósł.

— A łączność jest? Wzywali?

— Nie, nie wzywali.

Zamilkli przeczuwając coś nieprzyjemnego.

— Z Południowej wyjechali o trzeciej, tak jak było uzgodnione. Potem nadali kilka oderwanych informacji, a później... później mówili coś dziwnego. Priwałow, oni twierdzili, że w piaskach słyszą płacz dziecka. Zdziwieni prosiliśmy o powtórzenie. Wówczas została przerwana łączność. Dotarło do nas tylko słowo „poszukiwania". Priwałow! To nonsens! Skąd płacz dziecka w pustyni? Skąd tu w ogóle dziecko?

Priwałow milczał. Oczywiście złudzenie...

— Zmobilizuję wszystkie stacje! Diabli wiedzą co się mogło z nimi stać w tych piaskach — mały Francuz był zdenerwowany i wstrząśnięty.

— Jadę — krzyknął Priwałow.

— My również już wychodzimy, powodzenia!

Tlenu powinno im wystarczyć, myślał Priwałow, pospiesznie nakładając skafander. Dlaczego poniosło ich w piaski? Przecież to nie nowicjusze, szczególnie Zacharczenko.

Wyprowadził łazik z hangaru. Zabierając zapasowy balon z tlenem stwierdził, że wszystkie pozostałe są na swoich miejscach. A zatem Zacharczenko i Chromow wyjeżdżając w pośpiechu nie zaopatrzyli się w zapas tlenu Jeżeli do rana nie zostaną odszukani... Trzeba się spieszyć!

Po obu stronach drogi rozpościerał się mrok płoszony reflektorami łazika. Może oni są gdzieś w pobliżu, w drodze do Stacji? Przerwanie łączności jeszcze o niczym nie świadczy. Może zrozumieli, że to tylko złudzenie. Złudzenie..? A może... Nie, nonsens. Ach, te nerwy.

Światełko na ekranie łazika wskazywało osiemdziesiąty szósty kilometr. To gdzieś tu... Prawie natychmiast odnalazł miejsce, w którym naprawiali pojazd. Najpierw zauważył ciemną, wilgotną plamę. Koło kałuży znalazł korek od chłodnicy z zerwaną nakrętką i pęknięte kolanko oziębiacza. A więc defekt urządzeń chłodzenia. Aby to naprawić wyszli z łazika i prawdopodobnie wtedy usłyszeli dziwne odgłosy. Henri miał rację, udali się na poszukiwania. Ale dokąd? Łazik prawie nie pozostawia śladów na tym kamiennym piasku. Po chwili Priwałow znalazł ślady na poboczu drogi. Wiodły one w głąb piasków. Pospiesznie wsiadł do łazika. Jechał teraz wolniej, uważnie wpatrując się w niewyraźny ślad.

Początkowo jechali oni prosto w kierunku „głosu". Po niespełna kilometrze zaczęli kluczyć. Widocznie „głos" zamilkł. Później znów jechali równolegle do drogi. Lecz co to? Ślady znikły zupełnie. Priwałow zawrócił. Miał szczęście, gdyż natrafił na miejsce, w którym koledzy nawracali łazika i ślady były wyraźniejsze. Wyszedł i dokładnie zbadał szczelinowaty grunt, znalazł ślad pantofla. Tu wysiadali. Teraz ślady prowadziły skrótami ku drodze. Może już są w domu? Zawiadomić Henri'ego? Spojrzał na zegarek i zdziwił się. Od początku poszukiwań minęło już trzy godziny. Ciekawe, gdzie szuka Henri i pozostali. Priwałow wyjechał o jakieś pół godziny wcześniej, a poza tym do miejsca gdzie koledzy naprawiali pojazd, z Południowej jest trzysta kilometrów — prawie o trzy i pół raza dalej niż ze Wschodniej. Za trzy godziny świt. Tlenu pozostało im tylko na dwie godziny.

Migające przed nim ślady zaniepokoiły go. Spieszyli się. Świadczyła o tym odległość między zębami gąsienic na skraju śladu. Dziwne. Czemu tak pędzili? Uciekali przed kimś, czy przed czymś? Po piaskach z taką szybkością... A jeżeli nagle trafią na skałę! Bali się ścigającego?

Łazik wpełzł na nieduże wzniesienie. Dalej droga wiodła w dół. Nagle błysnął przed nim jasny pas i nim zdążył uświadomić sobie, że jest to światło odbite od brzegu ogromnego dołu, ręka jego instynktownie nacisnęła czerwony guzik. Łazik stanął piętnaście metrów od urwiska. Była to kopalnia odkrywkowa, z której wydobywano niklowy piasek do budowy drogi. Trzeba będzie okrążyć. Ale gdzie jest ich łazik?!

Aż do łez wpatrywał się w linię jaskrawego światła reflektora i nie mógł wierzyć w to co widział. Ślady kończyły się na brzegu urwiska. W tym miejscu brzeg był zryty i osypany. Dalej zaczynała się nieprzenikniona ciemność. Nie żyją?! Ból i żal ogłuszył go. Ale gdy pierwszy wstrząs minął, położył się na piasku i spojrzał w dół.

Wykop był bardzo głęboki. Na samym dnie Priwałow dojrzał światło reflektora łazika i jakąś niewyraźną plamę. A może jednak... Światło latarki, którą miał na piersi, sunęło po ścianie, oświetlając kamienie wystające złowieszczo z piaskowej ściany. Poprzez mgłę zobaczył to, co go najbardziej trwożyło: kamieniste dno pełne wielkich głazów. Ale blask światełka w dole dodawał otuchy. Krzyknął..! Echo powtórzyło jego głos, lecz nie odpowiedział nikt.

Wrócił do łazika. Wziął apteczkę, tlen i narzędzia. Gdy zaczął opuszczać się po ścianie, usłyszał płacz. Drgnął. Człowiek nigdy nie może powiedzieć, że zna siebie doskonale. Zawsze sądził, że każde, nawet najbardziej niezwykłe zjawisko można uzasadnić naukowo. Myślał, że wystarczy mu woli i logiki, aby zdławić w sobie strach, który jego zdaniem jest jednym z przejawów atawizmu. Myślał nawet, że to osiągnął i zasłużył na opinię człowieka odważnego. Jednak, gdy usłyszał ten płacz...

Bez ruchu nasłuchiwał. Z dołu dochodził przyciszony i przerywany płacz. To dziecko płakało! Słychać było wyraźnie pochlipywanie i ciche zawodzenie. Priwałow przez chwilę zapomniał gdzie się znajduje, zdawało mu się, że tam w głębi fioletowego dołu płacze jego Kola. Wspiął się z powrotem na górę, ukląkł na brzegu urwiska i uważnie słuchał. Była cisza.

— Hej, hej! — krzyknął.

Z dołu odpowiedział mu głośniejszy już płacz dziecka. Burknął coś pod nosem i pobiegł do łazika.

— Co za bzdura — powiedział głośno. Włączył ekran, na którym po sekundzie ukazała się głowa w okrągłym, przezroczystym hełmie.

— Masz jakieś wiadomości? — zapytał Henri. — Znalazłeś ich?! Żyją?! — twarz Henri'ego poweselała.

— Wpadli w wykop kopalniany.

— Jedziemy do was!

— Henri — wolno powiedział Priwałow — coś jest nie w porządku, słyszałem płacz...

— Co? Słyszeliście...

— Płacz — powtórzył Priwałow. — W dole płacze dziecko...

Brwi Henri'ego uniosły się do góry. Był zdziwiony i przestraszony. Zrozumiał.

— Złudzenie dźwiękowe... — zaczął.

— To jest dziecko. Płacze bardzo żałośnie. Czy jest z wami lekarz?

— Zwariowałeś! Skąd ono się tam wzięło? Nie opuszczajcie się do wykopu! Przez cały czas ktoś mnie przywołuje, zaraz im przekażę... Nie opuszczajcie się bez nas!

Priwałow milczał.

— To chociaż zabierzcie broń — z rozpaczą krzyknął Legran. — My już jedziemy!

Priwałow wyszedł z łazika i po krótkim nadsłuchiwaniu zaczął schodzić w dół. Okazało się to trudniejsze niż sądził. Przeklęty piasek usuwał się spod nóg i rąk. Rozpaczliwie czepiał się kolców, kamieni, szczelin. Wiszący na piersiach woreczek z apteczką i butla z tlenem przeszkadzały mu. Zejście było niezwykle męczące. Przyszło mu na myśl, żeby sturlać się w dół. Kiedy skończy się ta ściana!

Dlaczego oni tak bardzo się spieszyli? Oczywiście nie zwrócili uwagi, że droga idzie pod górę, zwiększyli prędkość... Powoli ale ciągle opuszczał się. Tuż przed twarzą miał ciemny, osypujący się piasek, oświetlony latarką zwisającą mu na piersi. Nagle światło ściemniało, zapląsały cienie. Priwałow znalazł się w fioletowej mgle i zrozumiał, że jest na dnie wykopu. Niekończące się zejście trwało w rzeczywistości nie dłużej niż pół godziny.

Stanął na czymś twardym i nareszcie mógł opuścić ręce. Ze szczelin i dziur snuła się mgła. Przez jej drgające pasma dojrzał w odległości kilkunastu metrów szary bok leżącego łazika. Mieli szczęście. Maszyna spadła między dwa olbrzymie głazy. Było coś bezsilnego w jej niezwykłym bezruchu. Przednia część zagrodzona była skałą. Wszystkie reflektory rozbite. Lecz spod spodu wydostawało się światło. To właśnie, które gdy patrzył z góry, wydawało się światłem reflektorów. Widocznie wydobywało się z otworu.

Wszystko to Priwałow widział biegnąc do miejsca katastrofy. Krzyknął coś i gorąco zapragnął usłyszeć odpowiedź człowieka. Gdy mocował się z łazikiem, z tyłu tuż za nim rozległ się płacz. Zamarł z wrażenia.

Jak mógł nie domyśleć się? Biegiem ominął łazik i w świetle swojego reflektora zobaczył to, czego teraz się już spodziewał. obok pogiętych drzwi, na czarnym piasku, leżał chłopiec. Było to dziesięcioletnie dziecko, ubrane jak dorosły w ochronny skafander z nieznacznie mniejszym hełmem. Prawdopodobnie wyczołgało się ono z łazika. Przez szkło hełmu widać było małą zapłakaną buzię, wykrzywioną grymasem bólu i rozpaczy. Z oczu dziecka (rzęsy białe jak u Kolki — pomyślał Priwałow), wyzierał strach i niezwykłe radosne zdziwienie. Priwałow zauważył, że jedna noga chłopca, nienaturalnie wykręcona, wlokła się po piasku i ścisnęło go coś za gardło. Ból dziecka udzielił się i jemu. Wstrząśnięty ukląkł koło chłopca i głaskał go, zapominając, że obaj są w skafandrach. Powtarzał szeptem.

— Wszystko będzie dobrze mały... nie bój się... wszystko będzie dobrze...

Gdy nieco uspokoił chłopca, wciąż jeszcze pochlipującego po przeżyciach tej nocy, ulokował go możliwie najwygodniej koło dużego kamienia, tak aby potłuczona noga jak najmniej dokuczała. Zrzucił z siebie zbędny ładunek i poszedł do łazika.

Z trudem przecisnął się do środka. Długo nie mógł zorientować się w panującym nieładzie. Wszystko było poprzewracane i porozrywane. Nagle natknął się na ludzką nogę. Po dużym rozmiarze pantofla rozpoznał nogę Zacharczenki. Skierował strumień światła na jego twarz. Zawsze dobroduszna i rumiana, teraz była sinoblada, oczy zamknięte, usta otwarte. Z trudem wywlókł ciało Ukraińca z łazika.

Spojrzał na zegar tlenowy, znajdujący się na skafandrze Zacharczenki. Wskazówka zatrzymała się prawie na błękitnej kresce! Uszkodzony arparat? Nie, bo tlen cały by się ulotnił. Pozostawała jedna możliwość: Zacharczenko celowo wypuścił część tlenu. Ale po co? Nerwowo rozmyślając, Priwałow odkręcał wentyl przywiezionej z sobą butli z tlenem. Przez zawór w skafandrze Zacharczeki płynął życiodajny tlen. Popatrzył na chłopca, który w międzyczasie zasnął. Priwałow klęcząc wpatrywał się z napięciem w twarz Ukraińca, szukając na niej oznak życia. Jednocześnie, aż do omdlenia rąk, stosował sztuczne oddychanie. Kiedy na nieruchomej twarzy wreszcie zatrzepotały rzęsy, gdy upewnił się, że Zacharczenko żyje, poczuł jak bardzo jest zmęczony. Zapragnął położyć się obok niego i o niczym nie myśleć. Natychmiast jednak poszedł ratować Chromowa.

Chromow był zawieszony na podłodze kabiny — podłoga teraz była sufitem — wciśnięty między fotel i tablicę przyrządów. Z wielkim trudem uwolnił kolegę. Chromow bardziej ucierpiał od Zacharczenki. Miał złamaną rękę i prawdopodobnie niebezpiecznie uderzył się w głowę. I jemu trzeba było robić sztuczne oddychanie. Jeszcze nie odzyskali przytomności, ale obaj żyli! Priwałow opadał z sił...

Nagle ujrzał w górze mnóstwo świateł. I oto już Henri Legran potrząsał go za ramię.

— Żyją?! I dziecko?

Priwałow nie zdziwił się, że Francuz wie o dziecku. Legran pobiegł do ludzi, którzy już ratowali rannych i po chwili wrócił.

— No, żyją — oświadczył, jakby dla Priwałowa było to nowością.

— Żyją dzięki wam! Chromow ma złamaną rękę i wstrząs mózgu. Szkoda tego sympatycznego romantyka. Zacharczenko natomiast szybko wyzdrowieje. A dziecko? Czy wiecie czyj to chłopiec? Synek Witkowskiego — kierownika Zachodniej. Dopiero wczoraj przyleciał z matką. Wypuścili go ze stacji, bo chciał się pobawić, a on zabłądził! Oddalił się o czterysta kilometrów! Poruszał się we własnym mikrołaziku specjalnie dla niego wykonanym Ale puścić dziecko samo? Dziwna opieka. Nastąpił defekt łazika i chłopiec pozostał na łasce losu. Na dobitek złego została przerwana łączność z Zachodnią. Rodzice zrozpaczeni! Nie mogli o wypadku zawiadomić innych stacji. Poszukiwania ich nie dały rezultatów więc przysłali do nas gońca, który przybył wkrótce po naszej ostatniej rozmowie. Ale po was śladu już nie było...

Priwałow z trudem zmuszał się do słuchania. Chciał wyjaśnić, że sam domyślił się wszystkiego, ale zrezygnował.

— Tak — zaczął z wysiłkiem — Zacharczenko z Chromowem znaleźli chłopca przypadkowo. Naprawiając łazik usłyszeli jego płacz. Ponieważ chłopcu kończył się tlen, Zacharczenko oddał mu swój, prawie wszystek. Dlatego tak się spieszyli. Nie mieli przecież zapasowego balonu. A przy takiej prędkości nie trudno o wypadek.

Gdy powiedziałeś mi, Priwałow, że słyszysz płacz dziecka na naszej mrocznej planecie — pomyślałem: mój stary przyjaciel zwariował. To szczęście, że wszystkich udało się uratować...

— Tak, zapominamy czasem, że to nie jest Ziemia...

Według W. Amanina opracowała:

TERESA SZURMAK



SAMOLOT SPORTOWY ZASPL „PCHŁA LWOWSKA"

ZAINTERESOWANIE i rozgłos w latach trzydziestych w świecie lotniczym we wszystkich krajach wywołał samolot amatorskiej konstrukcji francuskiego entuzjasty lotnictwa H. Migneta, odbiegający swoim układem i systemem sterowania od tradycyjnych układów, stosowanych w budowie płatowców.

Opis i budowa samolotu, „Pou du Ciel" (Pchła niebieska), opublikowane zostały przez konstruktora w książce „L'Aviation de l'air-Pourquoi et jai construit le Pou du Ciel", której kupno było równoznaczne z nabyciem licencji na budowę tej konstrukcji.

Hałas w świecie jaki wywołał ten samolot nie ominął i Polski, znajdując gorących zwolenników wśród studentów Związku Awiatycznego Politechniki Lwowskiej oraz Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej. Popularność ta skłoniła Laboratoria Aerodynamiczne Politechniki Lwowskiej i Warszawskiej do przeprowadzenia badań na modelach „Pou du Ciel" wykonanych w skali 1:10.

Wyniki uzyskane przez Politechnikę Lwowską podane zostały oficjalnie dla zainteresowanych tą konstrukcją na łamach „Lwowskiego Czasopisma Lotniczego" Nr 8 z grudnia 1935 r. w biuletynie dr inż. Z. Fuchsa. Wyniki badań wykazały pewne wady w konstrukcji układu. W celu jednak bezpośredniego przekonania się o własnościach lotnych i pilotażowych „modnego" samolociku, studenci — członkowie ZASPL (Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej) Sikorski i Makosz podjęli budowę polskiej wersji „Pou du Ciel'a", wprowadzając do konstrukcji ulepszenie, modyfikując układ napędów sterowania i poprawiając stateczność podłużną oraz zmieniając konstrukcyjnie kadłub i płaty. Samolot ten nazwano „Pchłą Lwowską" (na rysunku obok).

Do napędu zastosowano silnik JS-3 o mocy 16 KM konstrukcji J. Szablowskiego — studenta Politechniki Lwowskiej. Przewidywano ponadto stosowanie silników „Köller" 17 KM oraz polskiej konstrukcji SS-20 o mocy 20 KM (firmy A. Steinhagen i H. Stransky).

Budowę „Pchły Lwowskiej" zakończono w początkach 1936 r., po czym podjęto próby kołowania, opanowując równocześnie sposób sterowania płatowcem. (Samoloty typu „Pou du Ciel" posiadały ruchomy płat bezlotkowy i ruchomy statecznik poziomy). Pierwsza próba lotu „Pchły Lwowskiej" była również ostatnim dniem tego samolotu.

W czasie startu odmienny system sterowania stał się przyczyną rozbicia prototypu. Pracę i studia nad układem H. Migneta przerwano we Lwowie całkowicie. Konstrukcja samolotu była drewniana; kadłub wręgowy, kryty sklejką; płat, statecznik i ster kierunku kryte płótnem; napędy linkowe. Podwozie amortyzowane sznurem gumowym. Pneumatyki niskiego ciśnienia.

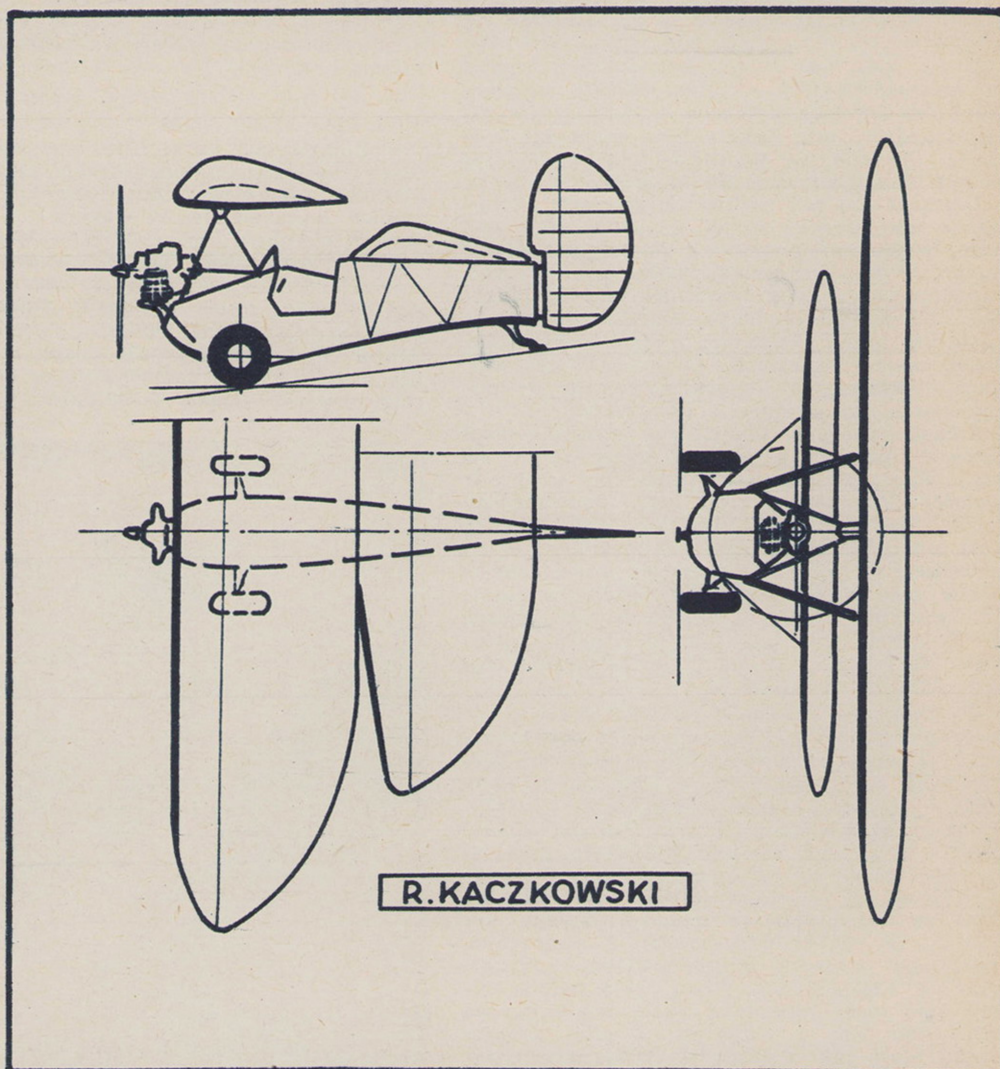
Dane techniczne:

Rozpiętość	— 6,0 m
Długość	— 3,6 m
Wysokość	— 1,3 m

Powierzchnia nośna przedniego płatu — 7 m²
Powierzchnia nośna tylnego płatu-statecznika — 4 m²
Ciężar własny — 110 kG
Ciężar w locie — 220 kG
Prędkość maksymalna — 115 km/h
Prędkość przelotowa — 90 km/h
Prędkość lądowania — 50 km/h
Pułap — 2300 m
Zasięg — 300 km

Zdjęcie „Pchły Lwowskiej" opublikowane było w „SP" Nr 33 z 1961 r.

RYSZARD KACZKOWSKI



„LATAJĄCA PCHŁA" POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ

INNĄ grupę konstrukcyjną, która podjęła prace nad polską koncepcją samolotu „Pou du Ciel", stanowili trzej studenci Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej.

W czasie letnich wakacji 1935 r. przystąpili oni do realizacji samolotu typu „Pou" według projektu prof. Mokrzyckiego. Po wykonaniu obliczeń wytrzymałościowych i aerodynamicznych opracowano dokumentację dla budowy prototypu.

Budowę „Latającej Pchły" studenci rozpoczęli w Warsztatach Państwowej Szkoły Lotniczo-Samochodowej w Warszawie, pokrywając z własnych funduszów wszystkie koszty związane z tym doświadczeniem.

Zasadnicza różnica pomiędzy konstrukcją oryginalną „Pou du Ciel", a prototypem studentów warszawskich polegała na całkowicie gwarantującym stateczność podłużną położeniu środka ciężkości samolotu, dokładniejszym opracowaniu aerodynamiki kadłuba, staranniejszym dobraniu przekrojów dźwigarów skrzydłowych i zwiększeniu usterzenia pionowego. Napęd „Latającej Pchły" stanowił zakupiony od Aeroklubu Warszawskiego silnik Salmson o mocy 40 KM.

O dalszych losach „Latającej Pchły" brak bliższych wiadomości. Brak danych uniemożliwia odtworzenie sylwetki tej konstrukcji.

RYSZARD KACZKOWSKI

W następnych numerach znajdziecie:

- UWAGA — ŚMIGŁOWCE DWUSILNIKOWE!
- AEROSANIE
- 40 LAT „AEROFLOTU"
- WYNIKI CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI"
- NOWY POLSKI SAMOLOT MD-12F
- NA TRASIE WARSZAWA — PEKIN — HANOI
- „GAWRONY" W TURCJI
- 35 LAT PZL-OKĘCIE

i wiele innych ciekawych pozycji



MECHANIK LOTNICZY

Stały Czytelnik R. W. z Bydgoszczy (czyżby bał podać się swego nazwiska?) pisze do nas: „Jestem uczniem drugiej klasy Zasadniczej Szkoły Zawodowej — w klasie ślusarskiej. Mam 17 lat i zamiłowanie do silników samolotowych. Chciałbym zostać mechanikiem lotniczym. Co robić by zdobyć ten zawód? Proszę o radę".

Po ukończeniu szkoły, do której uczęszczacie, możecie wstąpić do trzyletniego Technikum Młodzieżowego (specjalność: budowa osprzętu samolotu) dla absolwentów Zasadniczych Szkół Zawodowych. Technikum to jest jedną ze szkół wielkiego „kombinatu" nauki jakim jest Technikum Budowy Silników Lotniczych we Wrocławiu przy ul. Kielcowskiej 43—53 (Psie Pole).

Możecie też po ukończeniu Zasadniczej Szkoły Zawodowej zacząć pracować w wyuczonym zawodzie. Taka praktyka, oprócz świadectwa szkolnego, jest bowiem wymagana od kandydatów do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych, do której wstąpić i którą ukończyć można tylko w ramach odbywania zasadniczej służby wojskowej. Zgłoszenia kandydatów do TSWL (poborowych) przyjmuje i rozpatruje Komendant WKR.

PLANY MODELI LOTNICZYCH

Ryszard Wesołowski — Stara Wieś, woj. warszawskie, Józef Chwalibóg — Szczecinek, woj. koszalińskie, Eugeniusz Więckowski — Łomża, woj. warszawskie, Stanisław Labieda — Serzysko, woj. koszalińskie, Stefania Wleciałowa — Wrocław, Józef Karolak — Pionki, woj. kieleckie, Marceli Zubrzycki — Kromątkowo, woj. poznańskie Rysunki i plany modeli szybowców i samolotów nabyć można w **Redakcji „Modelarza" — Warszawa, ul. Chocimska 14** lub w **Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86.** Dla zamiejscowych za zaliczeniem pocztowym.

ZDJĘCIA LOTNICZE

Bogusław Zawistowski — Augustów, woj. białostockie, Paweł z Krakowa. Odpowiadamy kolejno naszym Czytelnikom:

1. Nie wiemy na podstawie Waszego listu o jakiego reportera Wam chodzi. W związku z tym nie możemy Was z nim skontaktować (w celu nabycia zdjęć fotograficznych). Ponadto raczej niechętnie (z różnych przyczyn) pośredniczymy w tego rodzaju kontaktach.

2. O ile się orientujemy, nie ma specjalnej instytucji czy sklepu zajmującego się sprzedażą zdjęć fotograficznych samolotów, szybowców i wszystkich innych „latających cudów". Niektóre z takich zdjęć można czasem nabyć w agencjach fotograficznych. Także nie sprzedaje się prospektów LOT-u i innych towarzystw lotniczych. Te ostatnie można jednak najpewniej otrzymać na pokładach samolotów danych linii lotniczych.

UZUPEŁNIAMY ROCZNIKI „SP"

Antoni Hałdziński — Tarnów, woj. krakowskie, Walerian Jastremski — Wrocław, Eugeniusz Stolarow — Zgierz, woj. łódzkie, Jan Janik — Pabianice, woj. łódzkie. Redakcja nasza nie wysyła starych numerów „Skrzydlatej Polski". Można je natomiast otrzymać za zaliczeniem pocztowym, pisząc pod adres: **Biuro Prenumerat „Ruchu" Dział Sprzedaży Prasy Archiwalnej, Warszawa, ul. Srebrna 16.** Podać przy tym trzeba dokładnie numer i datę wydania zamawianych numerów „SP".

STEWARDESSY

Bożena Kurkowska i Katarzyna Podlipna z Białegostoku pytają o warunki jakim muszą odpowiadać kandydatki na stewardessy. Oto niektóre z tych warunków: co najmniej średnie wykształcenie (świadectwo dojrzałości), znajomość nie mniej niż dwóch języków obcych, odpowiednie warunki zewnętrzne i bardzo dobry stan zdrowia. Kandydatki na stewardessy muszą opanować wiele wiadomości z historii lotnictwa, geografii lotniczej prawa lotniczego, konstrukcji samolotów, nawigacji. Muszą też nauczyć się udzielania pierwszej pomocy, opieki nad dziećmi, przygotowywania i podawania potraw itp.

Dopiero po opanowaniu tych wszystkich wiadomości i umiejętności mogą rozpocząć swą pracę na pokładzie samolotu pasażerskiego. Wobec jednak tego, że w Polsce zapotrzebowanie na stewardessy jest minimalne, niełatwo jest zostać stewardessą, nawet jeśli się odpowiada wszystkim warunkom.

JEŚLI POTRZEBNA CI LOTNICZA KSIĄŻKA

Stanisław Wołczyk — Zambrów, woj. białostockie, Stefan Zięba — Starachowice, woj. kieleckie, Ryszard Sobólski — Sienna, woj. kieleckie, Edward Krzemiński — Miłoszowice, woj. koszalińskie, Jan Modeński — Orłówek, woj. lubelskie, Stefan Staniaszek — Frampol, woj. lubelskie, Zygmunt Zydelski — Żyrardów, woj. warszawskie, Janusz Szewczyk — Biernatowice Małe, woj. zielonogórskie, Wiesława Zosińska — Kartolin, woj. łódzkie, Zygmunt Zaręba — Łęczyca, woj. łódzkie, Stanisław Flakowski — Tczew, woj. gdańskie. Nie zajmujemy sie sprzedażą ani wysyłką książek, nawet lotniczych. Można je natomiast otrzymać, o ile jeszcze są w sprzedaży, za zaliczeniem pocztowym w jednej z księgarń wysyłkowych. Trzeba tylko przesłać zamówienie na kartce pocztowej, podając na niej autorów i tytuły interesujących Was książek. Oto adresy: **Księgarnia Wysyłkowa — Warszawa, ul. Nowolipie 4; Księgarnia Wysyłkowa „Oświata" — Warszawa, Plac Dąbrowskiego 8; Główna Księgarnia Techniczna — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14.**

„ZOSTAŃ LOTNIKIEM"

Jan Kasztelański — Dzierżoniów, woj. wrocławskie, Władysław Trela — Świnoujście, woj. szczecińskie, Zygmunt Kowalski — Emiljanów, woj. warszawskie, Stanisław Nowakowski — Ostrów Wlkp,. woj. poznańskie, Stanisław Grzybowski — Janów, woj. lubelskie i inni. Wszystkich naszych Czytelników zawiadamiamy, iż nie wysyłamy już broszury pt. „Zostań lotnikiem", ze wzgledu na wyczerpanie się zapasu. Przypominamy, że broszura ta informowała o warukach szkolenia lotniczego od modelarstwa przez spadochroniarstwo, szybownictwo do nauki w Oficerskich Szkołach Lotniczych. Wydawca broszury pt „Zostań lotnikiem" (Wydział Propagandy ZG Aeroklubu PRL) poinformował nas, że wkrótce ukaże sie nowa, bardziej aktualna broszura tego typu.

Do i od redaktora

JESZCZE O LOTNICTWIE CYWILNYM NA KUBIE

Szanowna Redakcjo!

Uprzejmie donoszę, że czytając jak zawsze „od deski do deski" „Skrzydlatą" stwierdziłem pewne nieścisłości w notatce o Lotnictwie Cywilnym na Kubie zamieszczonym w „Rakietą po świecie" w nr 48/595 z r. 1962 i dlatego pozwalam sobie dorzucić kilka informacji. Otóż do roku 1956 „Cubana de Aviacion" były towarzystwem działającym w koncernie Pan American Airways System (podobnie zresztą jak szereg innych towarzystw lotniczych w republikach środkowoamerykańskich). W 1956 roku ówczesny rząd Kuby wykupił akcje Cubana de Aviacion od PAA i towarzystwo rozpoczęło samodzielną gospodarkę. W wyniku zwycięstwa rewolucji kubańskiej i zastosowaniu szeregu represji przez rząd USA w stosunku do Kuby, linie kubańskie musiały zawiesić eksploatację linii do USA (Miami i New Jork). W zamian za to uruchomiono, ze względu na potrzeby polityczne i ekonomiczne, linię do Pragi będącą przedłużeniem istniejącej linii do Madrytu. Od roku 1961 zawieszono loty do Madrytu i linię do Pragi skierowano przez Gander (Havana—Gander—Praga). Obecnie oprócz szeregu linii krajowych Cubana de Aviacion (już jako przedsiębiorstwo państwowe) obsługuje następujące linie zagraniczne:

1) Hawana—Mexico—City 2 razy w tygodniu samolotami Bristol „Britannia 318".

2) Hawana—Gander—Praga 1 raz w tygodniu samolotami BB 318.

3) Hawana—Nassau 2 razy w tygodniu samolotami Ił-14. (Linia ze względu na połączenia z BOAC i Trans Canada Air Lines).

Na liniach krajowych pracują wyłącznie samoloty Ił-14 i DC-3. Samoloty typu „Super Constellation", DC-4, Vickers „Viscount" i C-46 nie są wykazywane w żadnych rozkładach wydawanych przez Cubana i wg ABC World Airways Guide z m-ca listopada 1962 — prawdopodobnie zostały wycofane z linii komunikacyjnych. Jeden samolot typu BB 318 został sprzedany CSA.

Cubana de Aviacion projektuje uruchomienie linii do następujących miast samolotami BB 318:

Hawana—Rio de Janeiro przez Port of Spain oraz przedłużenie linii z Pragi do Moskwy. Zaznaczyć należy, że w wyniku embargo przez rząd USA zabroniono dostarczenia zapłaconych już przez Kubę 2 samolotów Boeing 707 (obecnie sprzedane przez wytwórnię Western Airlines — USA). Jeśli chodzi o obsługę Hawany przez inne towarzystwa lotnicze, to przedstawia się ona następująco:

1) Hawana—Miami, codziennie PAA DC-6B (zawieszona na czas blokady);

2) Hawana—Santa Maria (Azory)—Madryt, 1 raz na dwa tygodnie, Iberia „Super Constellation";

3) Hawana—Merida—Mexico City, 1 raz tygodniowo, Compania Mexicana de Aviacion DC-6;

4) Aruba—Curaçao—Kingston—Hawana—Miami, 2 razy tygodniowo, KŁM DC-6;

5) Praga—Shannon—Gander—Hawana, 1 raz tygodniowo, CSA BB 300.

Tak obecnie wygląda sytuacja lotnictwa komunikacyjnego w młodej Republice Kubańskiej. W wyniku represji USA szereg linii lotniczych USA zawiesiło swe linie na Kubie. Przed nacjonalizacją działało na Kubie prywatne towarzystwo Aereovias S. A. o znaczeniu lokalnym, obecnie włączone do Cubana de Aviacion. Posiadało ono samoloty DC-4, DC-3 i obsługiwało linię Hawana—Miami i Hawana—Key West.

Z poważaniem
Mgr P. CIEKLIŃSKI

ROZWIĄZANIA KRZYŻÓWEK

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ z nru 50 „SP" z dnia 16. XII. 1962 r.

Poziomo: 1 — cirrus, 3 — zasięg, 7 — żaluzja, 8 — siła, 10 — romb, 12 — wiatr, 14 — burza, 15 — wrona, 19 — Łątka, 20 — takt, 21 — mapa, 23 — łopatki, 24 — lotka, 25 — czapla.

Pionowo: 1 — czasza, 2 — róża, 4 — smar, 5 — garbus, 6 — pułap, 9 — ładunek, 11 — odznaka, 12 — węzeł, 13 — rurka, 16 — patrol, 17 — atlas, 18 — awaria, 21 — tłok, 22 — mina.

Nagrody książkowe wylosowali: **Wiesław Grochowski — Katowice 3, ul. Ścigały 6/2; Henryk Malinowski — Toruń, ul. Mickiewicza 138 m. 3; Waldemar Waliczek — Pirściec 163, p-ta Skoczów, pow. Cieszyn, woj. katowickie.**

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ z nru 51—52 „SP" z dnia 23—30. XII. 1962 r.

Poziomo: 5 — żebro, 6 — narty, 9 — droga, 11 — śmigło, 12 — Pegoud, 15 — ogon, 16 — warstwa, 17 — fala, 18 — Pluton, 19 — resurs, 23 — wlot, 34 — powłoka, 25 — atak, 28 — Wright, 29 — pompka, 30 — znaki, 32 — próby, 33 — Karaś.

Pionowo: 1 — pedały, 2 — prąd, 3 — mapa, 4 — stożek, 7 — pocisk, 8 — omega, 10 — butle, 13 — samolot, 14 — owiewka, 17 — forma, 20 — alarm, 21 — pływak, 22 — maska, 26 — chmura, 27 — Bocian, 30 — zęby, 31 — Ikar.

Nagrody książkowe wylosowali: **Jan Pancielej — Dęblin-3, OSL im. J. Krasickiego „Z"; Andrzej Kalinowski — Toruń, ul. Polna 11/13; Michał Nowak — Mielec-3, Nowe Osiedle, ul. Parkowa 3, woj. rzeszowskie.**

ROZWIĄZANIE MIKROKRZYŻÓWKI LOTNICZEJ z nru 51—52 „SP" z dnia 23—30. XII. 1962 r.

Wyrazy:

Poziomo: 2 — ryk, 5 — skrzela, 8 — korek, 9 — start, 11 — skoczek, 12 — SAS.

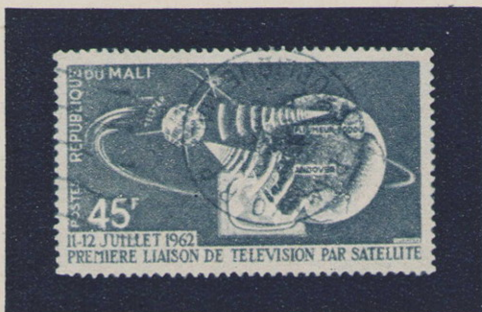
Pionowo: 1 — dysza, 3 — sklejka, 4 — fletner, 6 — lot, 7 — erg, 10 — octan.

Za prawidłowe rozwiązania nagrody książkowe wylosowali: **Janusz Palacz — Poznań, ul. Hutnicza 55 m. 36; Jadwiga Olczyk — Łódź, ul. Piotrowska 132 m. 12; Wanda Łukosik — Lublin, ul. M. Buczka 9/3.**

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

DLA upamiętnienia pierwszej transmisji z Plemeur-Bodou (Francja) do Andover (Stany Zjednoczone) przy pomocy satelity „Telstar", Francja i Republika Mali wydały serię okolicznościowych znaczków, przedstawiających kulę ziemską z zaznaczonymi miastami (Plemeur-Bodou i Andover) oraz sylwetkę „Telstara". Przy kuli ziemskiej znajduje się sylwetka telewizora z przekazywanym obrazem. Znaczki wykonane są techniką wielobarwną o wymiarze obrazka 48,5 × 27 mm.

Bogusław Kurowski





WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. PCMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Oprac. graficzne: ST. KOPF — Red. techniczny: I. BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm^2 — zł 10,50 za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

PODPISANO DO DRUKU 25. I. 1963 r. Zam. 433/C L-73

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



KAPOTAŻ „CARVAIR'A"

Podczas lądowania w holenderskim porcie lotniczym Rotterdam wywrócił się 28. XII. ub. r. do góry podwoziem samolot „Carvair" (DC-4 przerobiony na pasażersko - towarowy). Jeden z pilotów poniósł śmierć, 14 pasażerów — lekkie obrażenia.

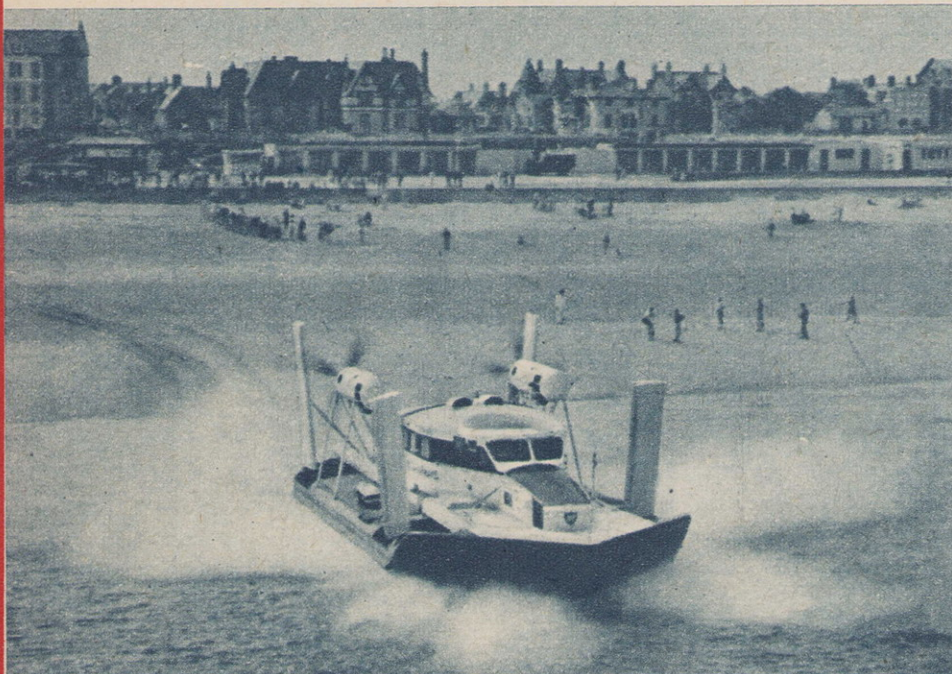


LEKARSTWA ZA... JEŃCÓW

Rezultatem umowy zawartej między rządem Kuby i USA było przekazanie Amerykanom 1113 jeńców — kontrrewolucjonistów kubańskich, wziętych do niewoli przed rokiem podczas nieudanej inwazji na Kubę — w zamian za dostarczenie Kubie odpowiednich partii lekarstw, środków opatrunkowych i innych medykamentów. Na zdjęciach — z lewej: Byli jeńcy powracają z Kuby. Niżej: Przygotowywanie na Florydzie medykamentów do transportu na Kubę.
Foto: „The Illustrated London News" (2)

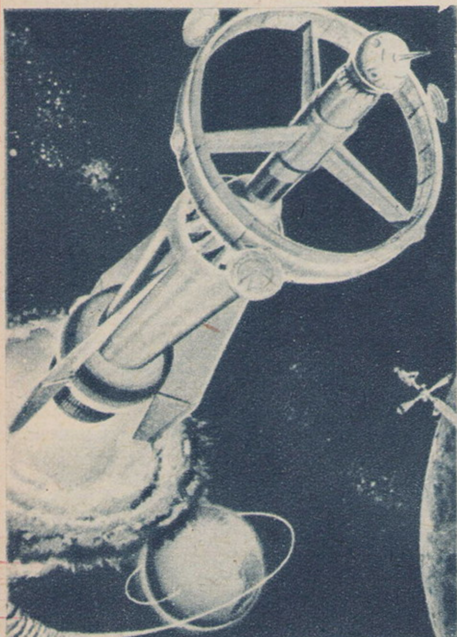


NOWY PODUSZKOWIEC



Jeszcze jeden poduszkowiec — angielski Vickers Armstrong VA-3 — wzbogacił i tak już pokaźną rodzinę tego rodzaju pojazdów. VA-3 zabiera 24 pasażerów, waży 11 ton, posiada 4 silniki turbinowe i rozwija prędkość 113 km/h.
Foto: „Avia" (2)

Napęd... bombami atomowymi



W zakładach Martin Company (USA) opracowywany jest projekt polegający na wykorzystaniu energii wybuchu małych bomb atomowych do napędu statków kosmicznych. Na rysunku: Lot projektowanego statku kosmicznego.
Foto: „Flugwelt"

NINI NAD ALPAMI

W Mürren (Szwajcaria) odbyły się jesienią ub. r. międzynarodowe zawody balonowe, tzw. I Wysokoalpejski Tydzień Balonowy roku 1962. Na zdjęciu: Zwycięski balon „Utrecht" pilotowany przez znaną zawodniczkę holenderską Nini Boesman, w locie nad Alpami. Dzielna Holenderka przeleciała trasę 100 km, lądując koło Locarno we Włoszech.



WIZYTA NIEDŹWIADKÓW

Na wyspach Kurylskich (ZSRR): Niedźwiadki przyszły, aby pobawić się z pilotem śmigłowca „Aerofłotu".
Foto: „Grażdanskaja Awiacja"

